



RAUMAN KAUPUNKISEUTU

TIE- JA KATUVERKON RUNKO- JA KEHITTÄMISSUUNNITELMA

**TIE- JA VESIRAKENNUSLAITOS
RAUMAN KAUPUNKI
RAUMAN MAALAISKUNTA
1982**

08
TIC



83 0241

RAUMAN KAUPUNKISEUTU

**TIE- JA KATUVERKON RUNKO-
JA KEHITTÄMISSUUNNITELMA**

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	1
2.	AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT	3
3.	MAANKÄYTTÖ JA SEN KEHITTÄMINEN	
3.1	Rauma	4
3.2	Rauman maalaiskunta	5
4.	VÄYLÄVERKKO JA LIIKENNE	
4.1	Tie- ja katuverkon nykytilanne	7
4.1.1	Yleistä	7
4.1.2	Turvallisuus	7
4.1.3	Käyttönopeus ja jäsentely	10
4.1.4	Verkolliset puutteet	10
4.1.4.1	Autoliikenteen väylät	10
4.1.4.2	Kevyen liikenteen väylät	11
4.1.5	Ympäristöhaitat	11
4.1.6	Väyläverkon kunto	12
4.2	Liikenteen nykytila ja ennusteet	12
4.2.1	Liikennemäärät v. 1981	12
4.2.2	Liittymien toimivuus	13
4.2.3	Liikennevirrat	13
4.2.4	Liikenteen kehitys ennen vuotta 1980	14
4.2.5	Liikenne-ennusteet vuosille 1990 ja 2000	15
5.	TIE- JA KATUVERKON RUNKOSUUNNITELMA	
5.1	Yleistä	17
5.2	Autoliikenteen tavoiteverkko	17
5.2.1	Tutkitut vaihtoehdot	17
5.2.2	Tarkennukset yleiskaavojen liikenneverkkoon	18
5.2.3	Tavoiteverkon luokittelu	18
5.3	Kevyen liikenteen tavoiteverkko	19
6.	TIE- JA KATUVERKON KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1983 - 1992	
6.1	Yleistä	20
6.2	Yleisten teiden kehittämissuunnitelma	20
6.2.1	Ohjelmointiperusteet	20
6.2.2	Kehittämisojelma	22
6.2.3	Hankekohtaisia perusteluja	24
6.2.4	Suunnitelmakauden ulkopuolelle jäävät merkittävät kohteet	24
6.3	Kaupungin katuverkon kehittämissuunnitelma	26
6.3.1	Ohjelmointiperusteet	26
6.3.2	Kehittämisojelma	27
6.3.3	Hankekohtaisia perusteluja	27
6.3.4	Suunnitelmakauden ulkopuolelle jäävät merkittävät hankkeet	29
6.4	Maalaiskunnan kaavatieverkon kehittämissuunnitelma	30
6.4.1	Ohjelmointiperusteet	30
6.4.2	Kehittämisojelma	30
7.	YHTEENVETO	32
8.	YHTEENVETO ANNETUISTA LAUSUNNOISTA	36

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuva 1	Liikenneverkko v. 2000; ote Rauman yleiskaavan liikennesuunnitelmasta v. 1969
Kuva 2	Liikennennuste v. 2000; ote Rauman yleiskaavan liikennesuunnitelmasta v. 1969
Kuva 3	Tavoitesuunnitelma; ote Rauman mlk:n tieverkkosuunnitelmasta v. 1974
Kuva 4	Rauman kaupunkiseudun yleiskaavallinen tilanne 1.6.1980
Kuva 5	Rauman kaupunkiseudun väestön ja työpaikkojen kehitys 1970 - 2000
Kuva 6	Väestö ja työpaikat 1980 sekä suunnitteet 1990 ja 2000
Kuva 7	Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärä, kuolleet, loukkaantuneet, loukkaantuneet/1000 as. Rauman kaupungin alueella 1970-luvulla
Kuva 8	Liikenneonnettomuudet Rauman kaupungissa 1978 - 80
Kuva 9	Liikenneonnettomuudet Rauman kaupungin keskustassa 1978 - 80
Kuva 10	Kevyen liikenteen onnettomuudet Rauman kaupungissa 1978 - 80
Kuva 11	Yleisillä teillä 1978 - 80 tapahtuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet onnettomuusryhmittäin Rauman mlk:n alueella
Kuva 12	Melumittaustulokset
Kuva 13	Liikennemäärät 1981
Kuva 14	Keskeisten liittymien kuormitusaste 1981
Kuva 15	Alkava ja päättyvä ulkoinen liikenne 1975
Kuva 16	Läpikulkuliikenne 1975
Kuva 17	Henkilöautotiheyden kehitys Rauman kaupungissa ja maalaiskunnassa
Kuva 18	Pääteiden autoliikennemäärät 1970, 1975 ja 1980
Kuva 19	Liikennemäärät 1990
Kuva 20	Liikennemäärät 2000
Kuva 21	Tie- ja katuverkko v. 2000
Kuva 22	Kevyen liikenteen tavoiteverkko v. 2000
Taulukko 23	Yleisten teiden kehittämisohjelma 1983 - 1992
Kuva 24	Tie- ja katuverkon kehittämisohjelma 1983 - 1992
Taulukko 25	Kaupungin katuverkon kehittämisohjelma 1983 - 1992
Taulukko 26	Maalaiskunnan kaavatieverkon kehittämisohjelma 1983 - 1992

1. JOHDANTO

Rauman kaupungin toimesta on laadittu koko kaupungin alueen kattava yleiskaava ja siihen liittyvä liikennesuunnitelma vuonna 1969. Yleiskaavaa on myöhemmin tarkistettu useaan kertaan viimeksi vuonna 1979. Samalla on tarkistettu myöskin liikennesuunnitelmia.

Rauman maalaiskunnan Uotilan, Kortelan ja Kaaron alueille on laadittu osayleiskaava vuonna 1979 ja maalaiskunnan tieverkkosuunnitelma on vuodelta 1974.

Rauman kaupunkiseudulla on yleiskaavoja yhteensovitettu sisäasiainministeriön kehotuksesta.

Edellä mainittujen liikennesuunnitelmien saattamiseksi ajan tasalle, täsmentämiseksi sekä yhteensovittamiseksi nähtiin tarpeelliseksi kunnanvaltuustojen hyväksymien yleiskaavallisten suunnitelmien pohjalta täsmentää Rauman kaupunkiseudun tie- ja katuverkon runkosuunnitelmaa sekä laatia sen pohjalta tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma v. 1983 - 1992. Työ käynnistyi keväällä 1981. Suunnittelutehtävä koostui kolmesta eri osasta: tie- ja katuverkon runkosuunnitelman tarkistamisesta, kevyen liikenteen väylästäön runkosuunnitelman tekemisestä sekä kehittämissuunnitelman laatimisesta. Runkosuunnitelmat toimivat kehittämissuunnitelman perustana.

Suunnittelutyö on tehty osapuolten nimeämien edustajien muodostaman työryhmän toimesta. Valmistelua varten on työryhmän jäsenistä muodostettu erillinen työvaliokunta.

Työryhmään kuuluivat:

Apulaiskaupunginjohtaja	Lauri Aakula	Rauman kaupunki
Kaupungininsinööri	Yrjö Virtanen	Rauman kaupunki
Asemakaava-arkkitehti	Reino Joukamo	Rauman kaupunki
Apulaiskaup.insinööri	Reijo Vuorio	Rauman kaupunki
Kunnanjohtaja	Reijo Salo	Rauman mlk
Kaavoitusinsinööri	Juhani Korpinen	Rauman mlk
Suunnittelupäällikkö	Jussi Rahiala	TVL / Turku
Tiestöinsinööri	Toivo Javanainen	TVL / Turku
Suunnitteluinsinööri	Pekka Jokela	TVL / Turku
Jaostopäällikkö	Timo Eränne	TVH (1.9.1981 saakka)
Jaostopäällikkö	Pertti Paukkonen	TVH (1.9.1981 alkaen)
Insinööri	Aatos Huhtala	TVH

Työryhmän puheenjohtajana toimi Jussi Rahiala ja sihteerinä Reijo Vuorio.

Työvaliokuntaan kuuluivat Toivo Javanainen, Pekka Jokela, Aatos Huhtala, Reino Joukamo, Reijo Vuorio sekä Juhani Korpinen. Työvaliokunnan puheenjohtajana ja sihteerinä toimi Toivo Javanainen.

AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT

Rauman ja Rauman mlk:n tie- ja katuverkon suunnittelu on tapahtunut neuvottelun TVL:n ja kuntien kesken.

Rauman kaupungin yleiskaava valmistui vuonna 1969. Yleiskaavaa on tarkistettu tämän jälkeen useaan kertaan, viimeksi vuonna 1979. Yleiskaavatyön yhteydessä laadittiin liikenteen runkosuunnitelma vuodelle 2000 ja liikenteen kehittämissuunnitelma vuodelle 1980. Suunnittelua edelsi vuonna 1967 suoritettu liikennetutkimus ja tämän perusteella laaditut liikenne-ennusteet. Liikennesuunnitelmaa on tarkistettu yleiskaavan tarkistusten yhteydessä.

Kuvista 1 ja 2 käy ilmi yleiskaavatyön yhteydessä laaditun runkosuunnitelman mukainen tie- ja katuverkko v. 2000 sekä tähän liittyvä liikenne-ennuste. Aikaisemman runkosuunnitelman pohjalta on parhaillaan toteutumassa Luoteisväylän ja Leikarin risteyksen rakentaminen. Sen sijaan sen edelle kehittämisohjelmassa ajoitetut Rauma E:n järjestelyt ja Hankkarintie odottavat edelleen toteutusta. Hankkarintien yleissuunnitelma on hyväksytty. Edelleen kehittämisohjelmassa todetut Syväraumankadun ja rautatien eritasoratkaisut samoin kuin sataman suunnalle esitetty Anderssonintie ovat toteutumatta.

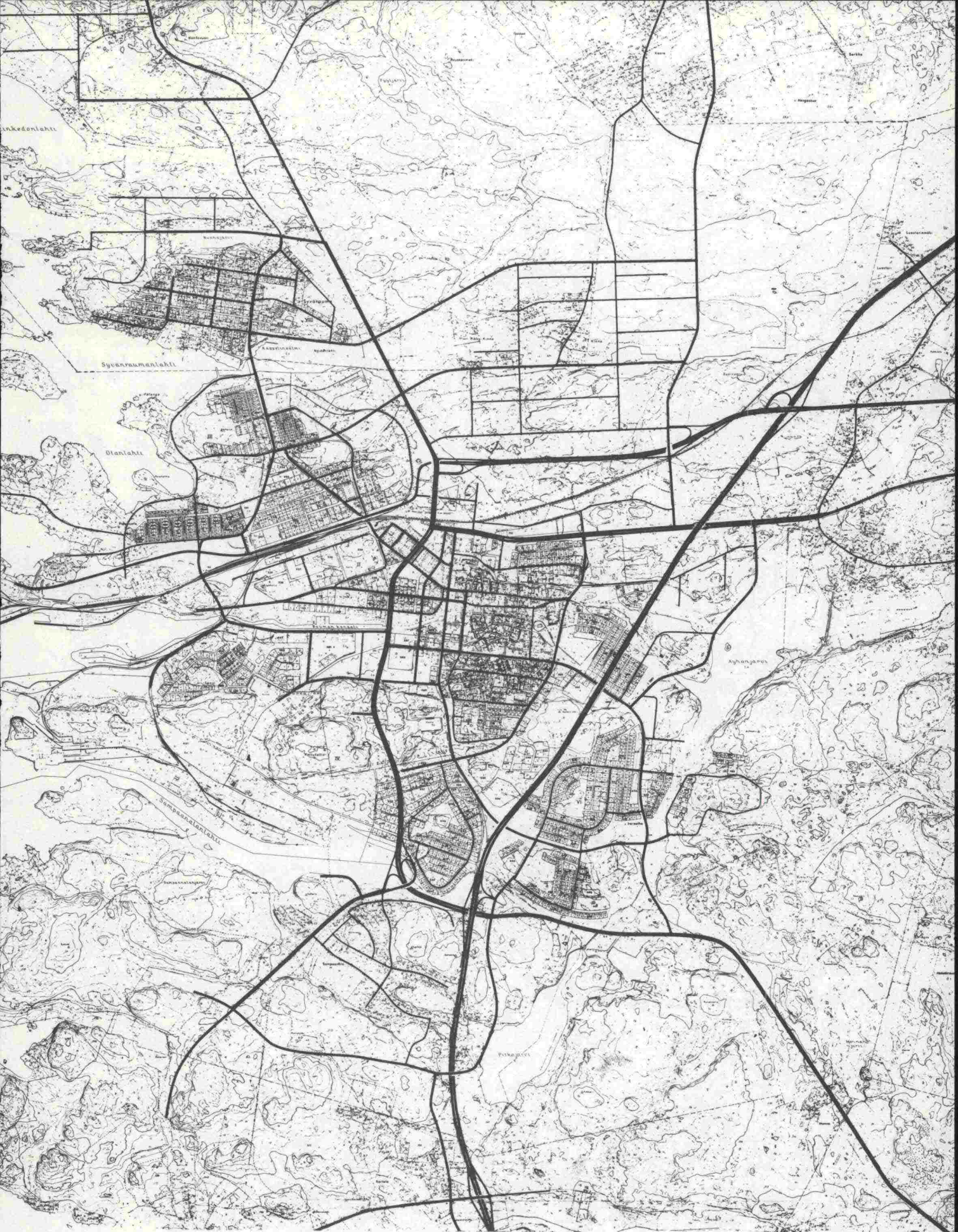
Rauman maalaiskunnan aluetta käsittelevä tieverkon runkosuunnitelma ja siihen liittyvä toteuttamisohjelma valmistui vuonna 1974. Runkosuunnitelma on esitetty kuvassa 3. Suunnitelmat painottuvat alemman luokan tiestön; lähinnä paikallisteiden ja yksityisteiden parantamistarpeen selvitykseen ja toteuttamisohjelmiin.

Maalaiskunnan Uutilan, Kortelan ja Kaaron osayleiskaavat valmistuivat vuonna 1979.

Rauman kaupunkiseudulla yleiskaavoja on yhteensovitettu sisäasiainministeriön kehotuksesta kuntien yhteistyönä. Kaupunkiseudun yleiskaavallinen tilannekartta vuonna 1980 on esitetty kuvassa 4.

Rauma E:stä tiejärjestelyineen on tehty Turun tie- ja vesirakennuspiirin toimesta yleissuunnitelmatasoinen selvitys kaavoitustyön pohjaksi.

TVL:n, kaupungin ja maalaiskunnan yhteistä tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelmaa ei ole aikaisemmin laadittu.



KUVA 1

LIIKENNEVERKKO v 2000

(ote Rauman yleiskaavan liikennesuunnitelmasta v 1969)

1:30000



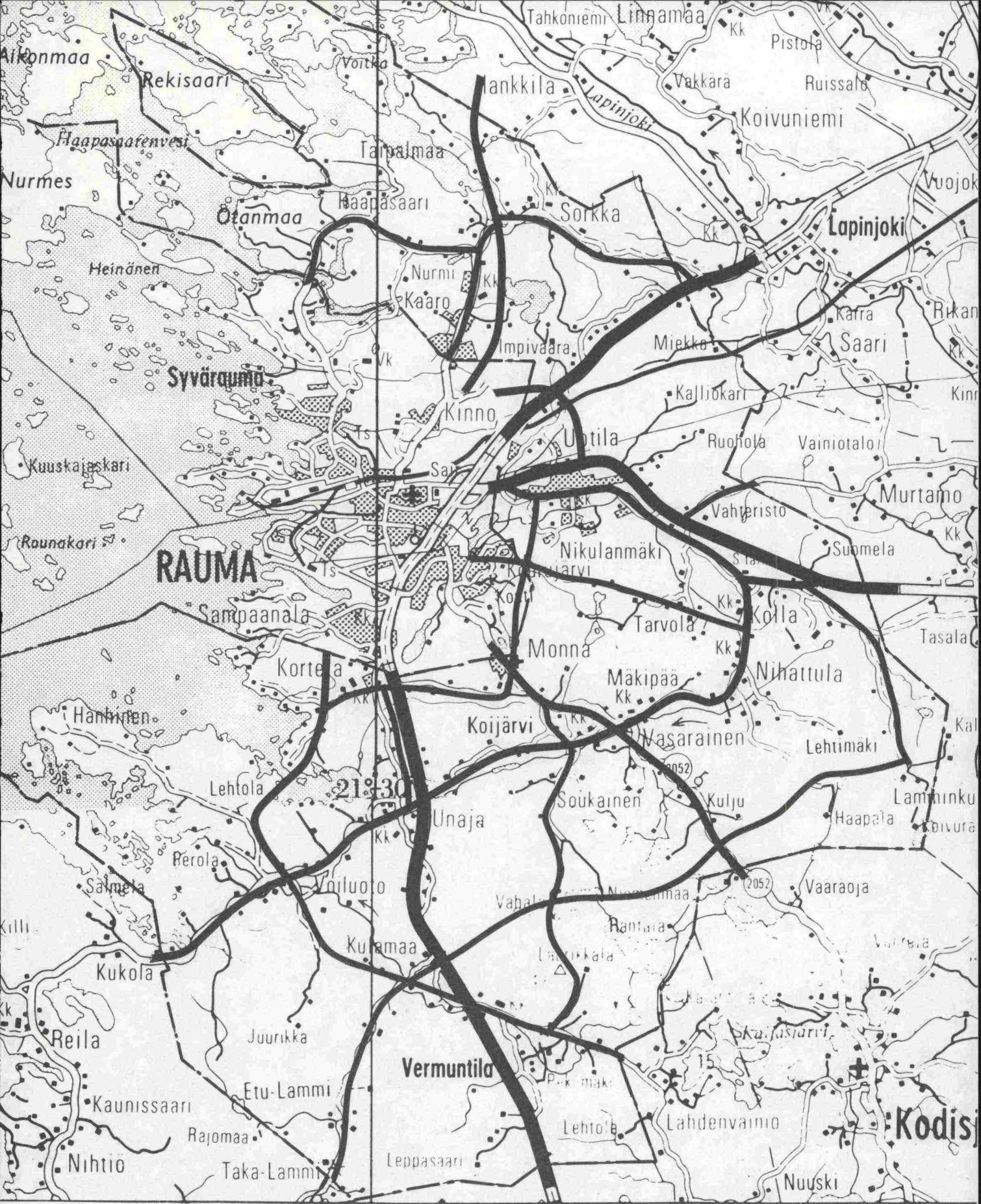
KUVA 2

LIIKENNE - ENNUSTE v 2000 (ote Rauman yleiskaavan liikennesuunnitelmasta v 1969)

LIIKENNEMÄÄRÄT HAY:NÄ VRK:SSA

4478	sisäinen liikenne
6900	ulkoinen päätyvä liikenne
8571	läpikulkeva liikenne

1 : 30000



MERKINNÄT:

- PÄÄTIE**
- PÄÄKOKOOJA**
- KOKOOJA**

KUVA 3

TAVOITESUUNNITELMA

(ote Rauman mlk:n tieverkko-suunnitelmasta v 1974)

1:100 000

3. MAANKÄYTTÖ JA SEN KEHITTÄMINEN

3.1 Rauma

Kaupungin työpaikkasuunnitteiden ja asukasluvun kasvutavoitteiden mukaan kehittyvät Rauman väkiluku ja työpaikkojen kokonaismäärä tällä vuosituhanella seuraavasti:

	<u>väestö</u>	<u>työpaikat</u>
1970	25 600	16 150
muutos / v	+ 470	+ 85
1980	30 300	17 000
muutos / v	+ 300	+ 100
1990	34 300	18 000
muutos / v	+ 300	+ 100
2000	36 400	19 000

Väestön lisäys perustuu melkein pä pelkästään luonnolliseen väestönkasvuun. Tosin myös muuttotaseen oletetaan säilyvän positiivisena. Työpaikkojen lisäys muodostuu lähinnä teollisuuden sekä kaupan ja erilaisten palvelutyöpaikkojen kasvusta. Kaupungin erityisenä tavoitteena on pienen ja keskisuuren yritystoiminnan lisääminen paikkakunnalla.

Suunnitelma perustuu maankäytön osalta vuoden 1969 yleiskaavaan, jota on tarkistettu viimeksi v. 1979. Yleiskaavaa on tarkennettu ja tarkennetaan vastedeskin osayleiskaavatasoisilla yleissuunnitelmilla, joihin yksityiskohtainen asemakaavoitus perustuu. Asemakaavoituksessa ja alueiden käyttöönoton ajoituksessa noudatetaan kuntasuunnitelmaa ja asunto-ohjelmaa.

Vuoteen 2000 mennessä on asuintarkoituksiin arvioitu tarvittavan keskustan ja Kaaron väliset kaupungin omistuksessa olevat alueet sekä Vanhan Kinnon alue.

Pitkäjärven länsirannalla olevan Ottilan alueen ottamista asuinkäyttöön halutaan siirtää mahdollisimman myöhäiseksi ja mikäli suinkin mahdollista, jättää se kokonaan luonnontilaiseksi.

Nyt asemakaavoitettujen teollisuusalueiden oletetaan tulleen rakennetuiksi ohjelmakaudella ja rakentamisen painopisteen siirtyneen maalaiskunnan puolelle ns. koilliselle teollisuusalueelle, missä kaupunki on huomattava maanomistaja.

Kerrostalojen asuntotuotannon painopiste on keskeneräisillä kerrostaloalueilla, jotka pyritään saamaan valmiiksi ennen uusille alueille siirtymistä. Alueiden peruskunnallistekniikka on rakennettu valmiiksi.

Pientalotuotanto keskittyy kaupungin pohjoissektoriin Kappelinluhdan alueelle. Kappelinluhdan alueesta on rakennettu noin puolet. Rakentamattoman osan kunnallistekniikka saataneen valmiiksi v. 1984. Sorkantien itäpuolelle sijoittuvan Kinnonkulman pientaloalueen ulkoisen kunnallistekniikan rakentaminen aloitetaan v. 1984 ja ensimmäisten asuntojen rakentaminen voidaan aloittaa seuraavana vuonna. Kinnonkulman alueen rakentamisen rinnalla aloitetaan kunnallistekniikan rakentaminen Vanhan Kinnon alueelle, jolloin senkin rakennuskanta voi täydentyä.

3.2

Rauman maalaiskunta

Rauman maalaiskunnassa yhdyskuntarakennetta voimakkaimmin ohjaavia maankäyttösuunnitelmia ovat v. 1979 hyväksytyt taajama-alueiden osayleiskaavat sekä seutukaava 1 ja 2. Näistä jälkimmäinen on vielä vahvistamatta. Maankäyttösuunnitelmien ominaispiirteenä on kaupunkiseudun laajeneminen entistä etäämmälle maalaiskunnan alueella. Erityisesti tämä havaitaan teollisuusalueiden varuksissa.

Työryhmän työhön liittyvässä maankäyttötarkastelussa on edellisten lisäksi käytetty Rauman maalaiskunnan kuntasuunnitelmaa 1982 - 86 sekä kaavoitusohjelmaa 1982 - 86. Kun liikennesuunnittelu edellytti väestö- ja työpaikkatietoja jossain määrin kunnan osa-aluejaosta poiketen, muokattiin tiedot kaavoitusohjelman perusteella.

Rauman maalaiskunnan väestön ja työpaikkojen kokonaismäärän kehitys ilmenee seuraavasta taulukosta:

	<u>väestö</u>	<u>työpaikat</u>
1970	7 450	890
muutos / v	+ 75	+ 25
1980	8 200	1 140
muutos / v	+ 60	+ 40
1990	8 800	1 560
muutos / v	+ 40	+ 40
2000	9 200	1 970

Suunnitelmakauden suurin muutos Rauman maalaiskunnan puoleisten alueiden käytössä on ns. koillisten teollisuusalueiden käyttöönotto. Alueet sijaitsevat kantatie 42:n ja valtatie 8:n koillisneljänneksessä. Käyttöönotto alkaa 1980-luvun jälkipuoliskolla.

Kun teollisuusrakentamisen uudisalueet lienevät siihen mennessä kaupunkiseudun muilla osin käytetty, kohdistuu koilliselle teollisuusalueelle tällöin runsas rakentamispaine.

Rauman maalaiskunnan alueella on 1980-luvun alkupuoliskon teollisuusrakentamiskohde Kuivassuon alue.

Asuntorakentamisen painopiste on Uotilassa. Koko kunnan asuntorakentamisesta ajanjaksona 1982 - 86 tapahtuu noin 45 % Uotilan rakennuskaavoitetuilla alueilla. Rakentaminen tapahtuu toisaalta uudisalueilla taajaman itäosissa ja toisaalta vanhaa rakennuskantaa täydentävänä erityisesti Uotilan keskiosissa ja Äyhön sekä Pomppusten alueella.

Kaaron taajamassa rakentamisen määrä kasvaa 1983 - 84 tapahtuvan kaavoituksen jälkeen. Rakentaminen on pääasiassa rakennettua aluetta täydentävää.

Kortelan uudisalue on lähes rakennettu. Näin ollen alueen rakentaminen tasaantuu jo lähivuosina. Sen sijaan samalla osa-alueella Monnan taajamassa on odotettavissa vähäistä rakentamisen lisäystä 1980-luvun lopulla.

Viime vuosina on Rauman maalaiskunnassa rakentaminen ollut voimakasta perinteisille haja-asutusalueille. Tätä rakentamista pyritään ohjaamaan talouskyläkeskuksiin laatimalla näihin maankäyttösuunnitelmat. Suunnitelmat laaditaan Kollaan, Vasaraisille, Unajaan ja Vermuntilaan vuosina 1982 - 84.

Rauman kaupunkiseudun kunnittainen ja yhteenlaskettu väestön ja työpaikkojen kehitys 1970 - 2000 on esitetty kuvassa 5. Kuvassa 6 on esitetty väestö- ja työpaikkatiedot vuodelta 1980 sekä suunnitteet vuosille 1990 ja 2000.

VÄESTÖ JA TYÖPAIKAT RAUMALLA JA RAUMAN MAALAIKUNNASSA 1970-2000



KUVA 5

4. VÄYLÄVERKKO JA LIIKENNE

4.1 Tie- ja katuverkon nykytilanne

4.1.1 Yleistä

Jäljempänä on käsitelty Rauman kaupungin ja Rauman mlk:n alueen yleisiä teitä, pääkatuja sekä kokoojakatuja lukuunottamatta kaupungin ydinkeskustaa liikenneturvallisuuden, liikenneverkon jäsentelyn, verkollisten puutteiden, ympäristöhaittojen sekä väylien kunnon kannalta. Autoliikenteen ohella on käsitelty myös kevyttä liikennettä.

Nykytilanteen ongelmien ja puutteiden lisäksi on pyritty arvioimaan tulevia ongelmia laaditun liikenne-ennusteen avulla.

Tarkastelu perustuu liikenneonnettomuustilastoihin, risteyslaskentatuloksiin, liikenteen määräpaikkatutkimuksen tuloksiin, kevyen liikenteen laskentoihin, poikileikkauslaskentatuloksiin, liikenne-ennusteisiin v. 1990 ja 2000, liikenteen melumittaustuloksiin sekä väyläverkon kuntoarvioihin.

4.1.2 Turvallisuus

Rauman kaupungin alueella poliisin tietoon tulleet onnettomuudet 1970-luvulla käyvät ilmi kuvasta 7. Siinä on esitetty erikseen onnettomuuksien kokonaismäärä, kuolleet, loukkaantuneet sekä loukkaantuneet / 1000 asukasta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden lukumäärä oli 1960-luvulla 41. 1970-luvulla vastaava luku oli 22 henkilöä, joista 16 oli kevyen liikenteen edustajaa. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrässä on tapahtunut myös laskua.

Onnettomuuksissa loukkaantuneiden ikäjakautuma ja loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin on esitetty sivulla 8 olevissa taulukoissa.

Tienkäyttäjryhmittä kevyen liikenteen edustajat eli jalankulkijat, polkupyöräilijät ja mopoilijat olivat osallisina sekä kuolemaan että loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa muita enemmän.

Kuvassa 8 on esitetty onnettomuuksien tapahtumapaikat vuosina 1978 - 80 koko kaupungin alueella ja kuvassa 9 erikseen ns. keskustan kehän sisäpuolella. Kevyen liikenteen onnettomuudet on esitetty kuvassa 10.

Koko kaupunkialueen onnettomuuksista tapahtui noin puolet keskustassa. Keskustan onnettomuuksista viidesosa tapahtui Vanhassa Raumassa ja lähes puolet keskustan kehällä.

Loukkaantuneet ikäryhmittäin

	Ikäryhmät					
	0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-
1971						
72						
73	3	12	11	54	19	6
74	5	7	13	39	16	5
75	10	6	15	52	24	14
76	1	10	13	49	13	5
77	-	3	5	36	21	5
78	2	9	7	40	20	8
79	6	8	6	24	11	4
80	1	3	9	17	19	9
yht.	28	58	79	311	143	56
%	4	9	12	46	21	8

Väestön jakautuminen ikäryhmiin v. 1980 (%)

0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-
11	11	4	45	19	10

Loukkaantuneet tienkäyttäjärhmittäin

	Tienkäyttäjärhmit									
	polku- pyör.	jalan- kulk.	mopon kulj.	auton matk.	auton kulj.	moott.p. kulj.	moott.p. matk.	polkup. matk.	trakt. kulj.	muu
1971	22	17	16	16	14	2	1	-	-	-
72	19	21	11	19	22	13	4	1	1	1
73	20	19	7	25	16	18	-	-	-	-
74	26	14	7	16	8	14	-	-	-	-
75	30	15	13	31	18	10	-	-	1	3
76	22	12	13	15	13	16	-	-	-	-
77	24	14	5	13	8	6	-	-	-	-
78	23	16	7	21	18	1	-	-	-	-
79	15	9	6	13	11	5	-	-	-	-
80	20	9	7	7	11	4	-	-	-	-
yht.	221	146	92	176	139	89	5	1	2	4

Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet ikäryhmittäin ja loukkaantuneet tienkäyttäjärhmittäin Rauman kaupungin alueella v. 1971 - 80 sekä väestö ikäryhmittäin v. 1980.

Onnettomuustilastojen mukaan eräillä kaduilla tapahtuu onnettomuuksia vuodesta toiseen runsaasti. Seuraavaan taulukkoon on koottu 1970-luvun liikenneonnettomuudet kaupunkialueen vaarallisimmista tie- ja katujaksoista.

Vuosi	Syvärauman- katu	Valta- katu	Ranta- katu	Kuninkaan- katu	Kauppa- katu	Valta- tie 8
1971	11	19	20	9	8	14
1972	9	14	22	11	8	20
1973	12	11	8	5	5	8
1974	7	6	9	8	10	9
1975	20	13	8	8	9	8
1976	7	6	13	6	5	7
1977	5	14	16	8	7	8
1978	15	25	24	15	26	19
1979	9	16	12	12	4	6
1980	15	7	8	2	9	8
yhteensä	110	131	140	84	91	107

Vuosien 1978 - 80 onnettomuuksien mukaan vaarallisimmat katuliittymät ovat:

- Porintien ja Kaunisjärvenkadun liittymä (19 onnettomuutta)
- Rantakadun ja Kauppakadun liittymä (18)
- Aittakarinkadun ja Vähämaanpuiston liittymä (16)
- Eteläkadun ja Nummenkadun liittymä (16)
- Rantakadun ja Kuninkaankadun liittymä (12)

Rauman maalaiskunnan alueella poliisin tietoon tulleet, yleisillä teillä 1978 - 80 tapahtuneet onnettomuudet on esitetty kuvassa 11 onnettomuusryhmittäin.

Onnettomuusalttiita tieosuuksia ovat eläinonnettomuuksissa Pyhärannantie (mt 196) sekä valtatie 8. Onnettomuuksia, joissa on osallisena vain yksi ajoneuvo, on tapahtunut runsaasti Pyhärannantiellä, valtatie 8:n eteläisellä osalla sekä Sorkan paikallistiellä. Kevyen liikenteen onnettomuuksien tieosuuksia ovat valtatie 8 Unajan kohdalla, kantatie 42 Uotilan kohdalla sekä Tiilivuoren alueen tiestö. Muita onnettomuuksia on tapahtunut suhteellisesti runsaimmin valtatie 8:lla Vermuntilan ja Rauman kaupungin välillä ja Tiilivuoren kohdalla sekä kantatie 42:lla. Näissä onnettomuuksissa on ollut osallisena kaksi tai useampia ajoneuvoja. Noin 40 % viimeksi mainituista onnettomuuksista on tapahtunut liittymissä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty poliisin tietoon 1978 - 80 tulleiden onnettomuuksien lukumäärä Rauman maalaiskunnan alueella.

Vuosi	Vt 8	Kt 42	Muut yleiset tiet
1978	22	9	11
1979	26	4	17
1980	12	7	15
Yhteensä	60	20	43

Valtatien 8 keskimääräinen onnettomuustiheys laskettuna vuosien 1978 - 81 tiedoista oli Rauman kaupunkiseudun tieosilla 1,35 onnettomuutta/km/vuosi (valtakunnallinen valtateiden keskiarvo v. 80 oli 0,58) ja onnettomuusaste 73,9 onn./10⁸ autokm (valtakunnallinen valtateiden keskiarvo v. 80 oli 53,3).

Kantatien 42 vastaavat luvut olivat 0,76 onn./km/vuosi (0,38) ja 51,5 onn./10⁸ autokm (61,7) ja Pyhärannan maantien (Unaja - Hakkenpää mt 196) 0,71 onn./km/vuosi (0,15) ja 234,2 onn./10⁸ autokm (70,4).

Valtatien 8 ja Pyhärannan maantien osalta onnettomuustiheys ja -aste ylittävät huomattavasti valtakunnallisen keskiarvon.

4.1.3 Käyttönopeus ja jäsentely

Yleisenä käyttönopeustavoitteena voidaan valta- ja kantateiden osalta pitää maaseutuolosuhteissa 90 - 100 km/h ja taajamissa 60 - 80 km/h. Rauman tieliikenneverkolla käyttönopeustavoitteet saavutetaan lukuunottamatta Rauma E:n ympäristöä vt 8:lla ja Uotilan taajaman ja Kaunisjärvenkadun välistä osuutta kt 42:lla.

Tieverkko on jäsentymätön vt 8:lla välillä Rauma E - Kortela ja kt 42:lla välillä Äyhöjärventie - Uotila. Näillä osuuksilla lyhytmatkainen paikallinen liikenne käyttää rinnakkaisväylien puuttuessa valtakunnalliselle liikenteelle tarkoitettuja väyliä.

Pääkatuverkko on osittain jäsentymätön, mikä ilmenee runsaina liittyminä ja puutteellisina etuajo-oikeusjärjestelyinä. Tällaisia ovat nykyisin katujakso Aittakarinkatu - Eteläkatu - Lensunkatu - Monnankatu, katujakso Syväraumankatu - Lahdenkatu sekä katujakso Vähämaanpuistokatu - Seminaarinkatu. Lisäksi eräillä asuntoalueilla esiintyy läpikulkuliikenteen ongelmia.

4.1.4 Verkolliset puutteet

4.1.4.1 Autoliikenteen väylät

Autoliikenteen osalta voidaan todeta seuraavat verkolliset puutteet:

- Kortelan alueen ja Sampaanalan kaupunginosan yhteydet muuhun kaupunkirakenteeseen
- Raskaan liikenteen yhteydet satamaan ja Rauma-Repolan teollisuusalueelle
- Monnan ja Kourujärven alueiden yhteydet päätieverkolle

- Isometsän teollisuusalueen yhteydet katuverkkoon rautatien pohjoispuolella
- Uotilan taajaman yhteydet Äyhöjärventielle
- Yhteydet Kaaron - Sorkan alueelta Uotilaan
- Yhteydet Vasaraisista Uotilaan

4.1.4.2 Kevyen liikenteen väylät

Oleva kevyen liikenteen verkko ei muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Suurimpia puutteita katuverkolla esiintyy keskustassa, keskustan kehällä, Kourujärven alueella, Sampaanalassa, satamassa ja III kaupunginosassa.

Yleisten teiden varrella puutteita on Rauma - Suontaka maantien (2052) varrella, valtatie 8:n varrella Rauma P:stä pohjoiseen, kantatie 42:n varrella sekä Haapa-saaren pt:n (12763) varrella.

4.1.5 Ympäristöhaitat

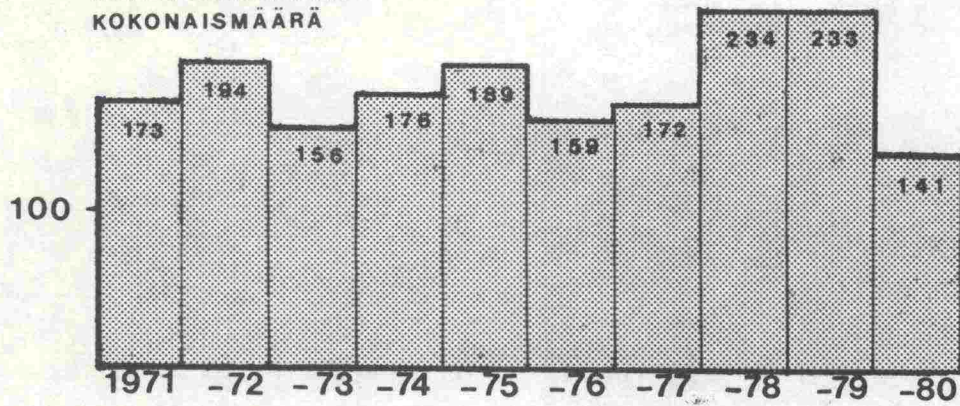
Ympäristöhaittoja aiheutuu mm. liikenteen äänistä, ajoneuvojen pakokaasuista sekä painavista ajoneuvoista. Painavat ajoneuvot saattavat aiheuttaa rakennusten tärinää ja edesauttaa niiden rapistumista. Liikenteestä saattaa aiheutua myös vaaraa pohjavesien puhtaudelle.

21. - 23.9.81 ja 14.10.81 suoritettiin TVH:n toimesta melumittauksia 14 pisteessä suunnittelualueella. Mittauksissa määritettiin melun suuruutta ulkona. Mittauspisteet sijaitsivat eri puolilla kaupunkiseutua ja vaihtelevilla etäisyyksillä liikenneväylistä. Mittauspisteet ja tulokset on esitetty kuvassa 12. Mittausajankohdasta ja sääolosuhteista johtuen saadut tulokset ovat normaalia korkeammat. Ennen melun vähentämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteuttamista tulisi suorittaa seikkaperäisempi melumittaus.

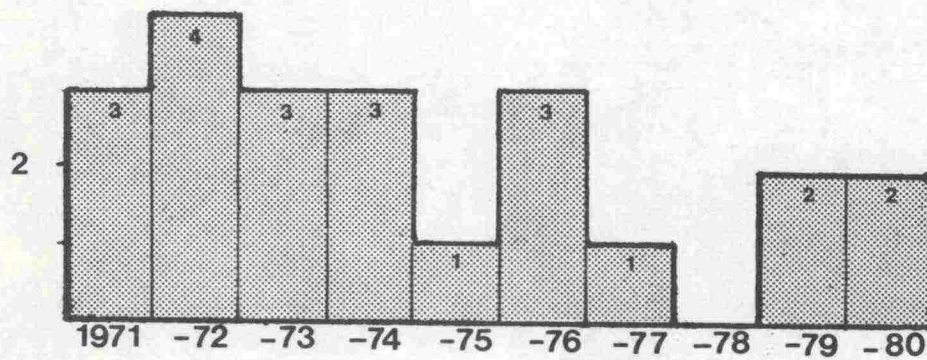
Lääkintöhallituksen ohjeiden mukaan melu ulkona asuntoalueilla ei saisi ylittää 55 dB(A)B(A):ta päivällä.

Äyhöjärventien liikenne saattaa vaarantaa Rauman vesilaitoksen käyttämän raakaveden puhtauden onnettomuustapauksissa. Rauman kaupungilla on valmiilla toimenpiteillä kyseisen vaaran poistamiseksi. Raskaan liikenteen aiheuttama rakennusten tärinää esiintyy keskustan ohella Vanhan Rauman puutaloalueella.

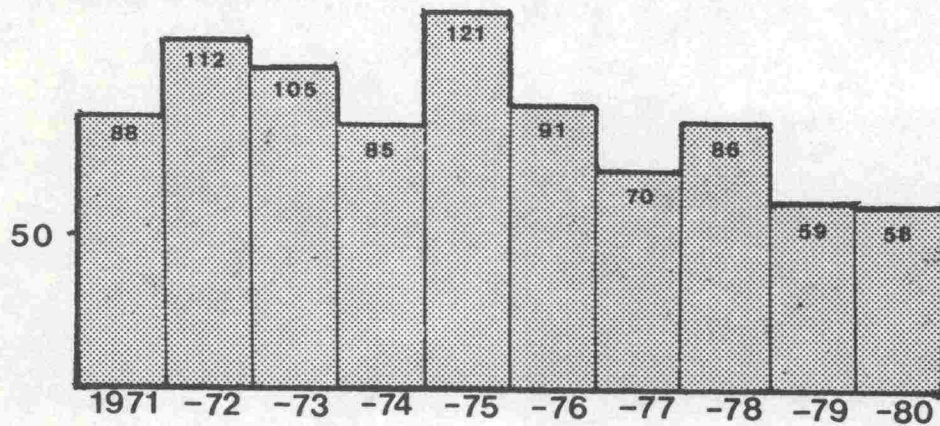
ONNETTOMUUKSIEN
KOKONAISMÄÄRÄ



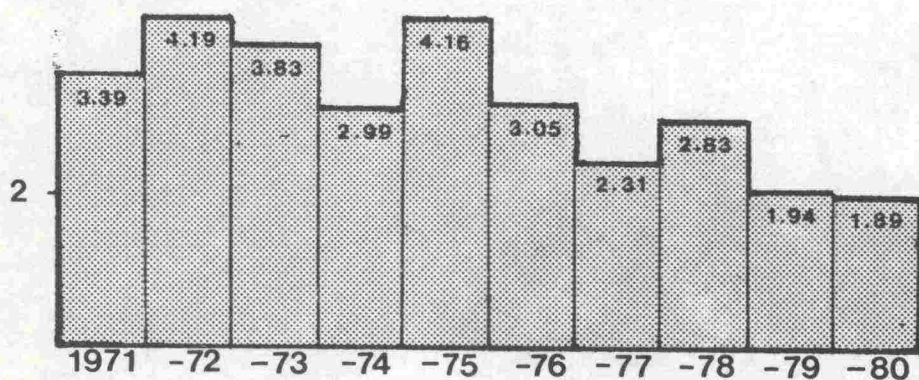
KUOLLEET



LOUKKAANTUNEET

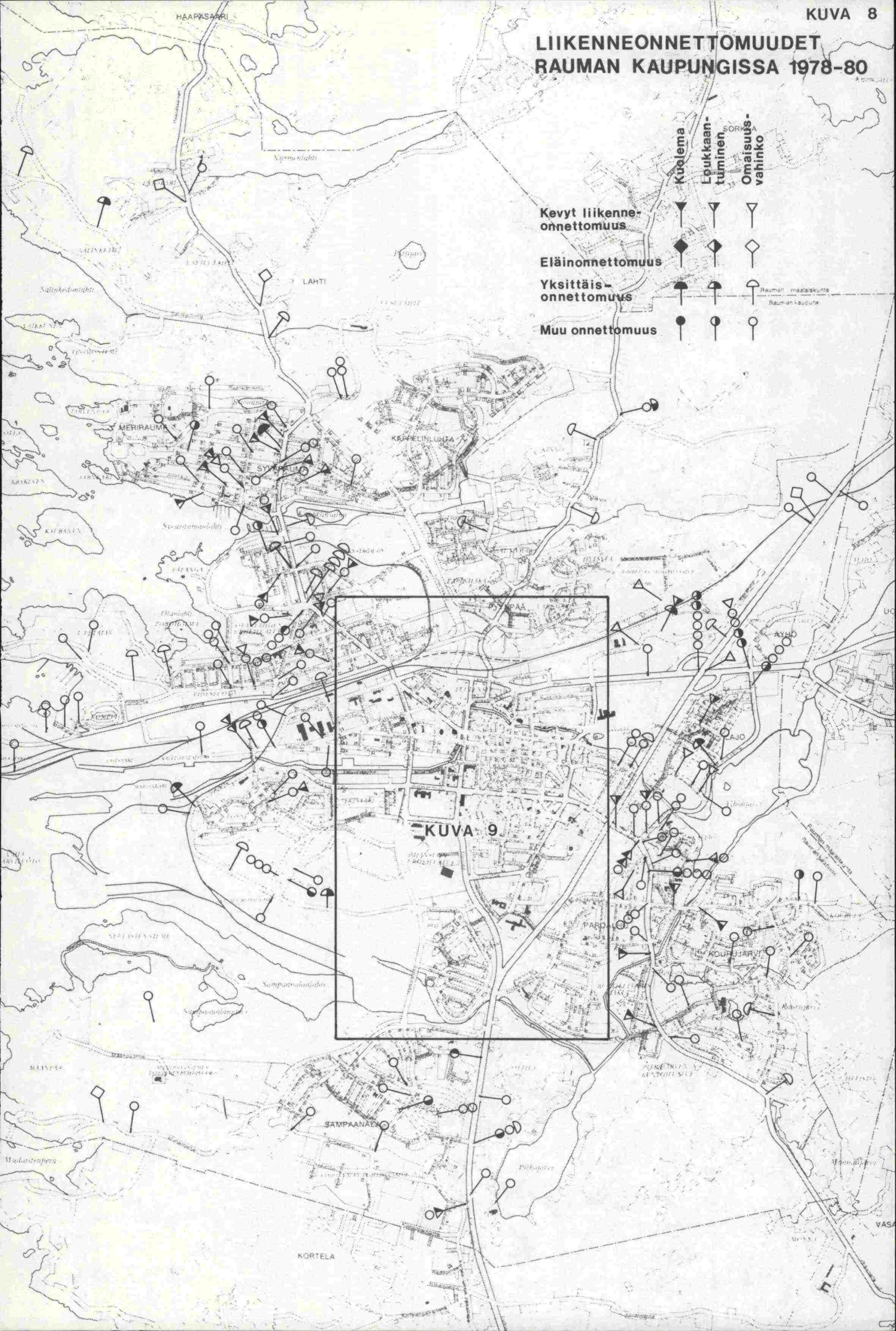


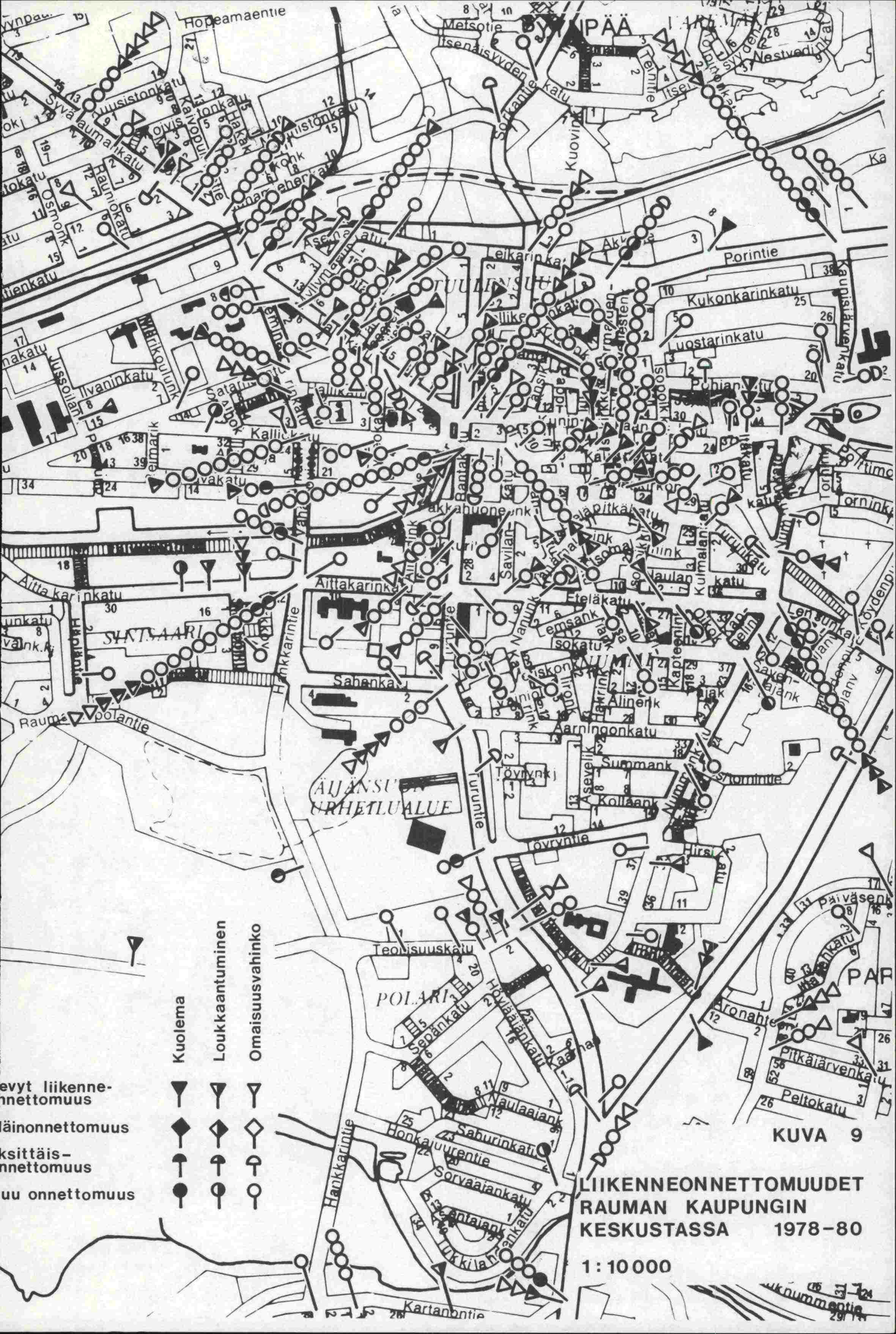
LOUKKAANTUNEET / 1000 AS



Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärä, kuolleet, loukkaantuneet, loukkaantuneet / 1000 as
vv 1971 - 80

LIIKENNEONNETTOMUUDET RAUMAN KAUPUNGISSA 1978-80





- | | | |
|---------|-----------------|-----------------|
| Kuolema | Loukkaantuminen | Omaisuusvahinko |
| ▼ | ▼ | ▼ |
| ◆ | ◆ | ◆ |
| ▲ | ▲ | ▲ |
| ● | ● | ● |

evyt liikenne-
 nnettomuus
 äänonnettomuus
 ksittäis-
 nnettomuus
 u onnettomuus

LIIKENNETTOMUUDET
 RAUMAN KAUPUNGIN
 KESKUSTASSA 1978-80

1:10 000

KUVA 9



Kuolema
Loukkaantuminen
Omaisuuksivahinko

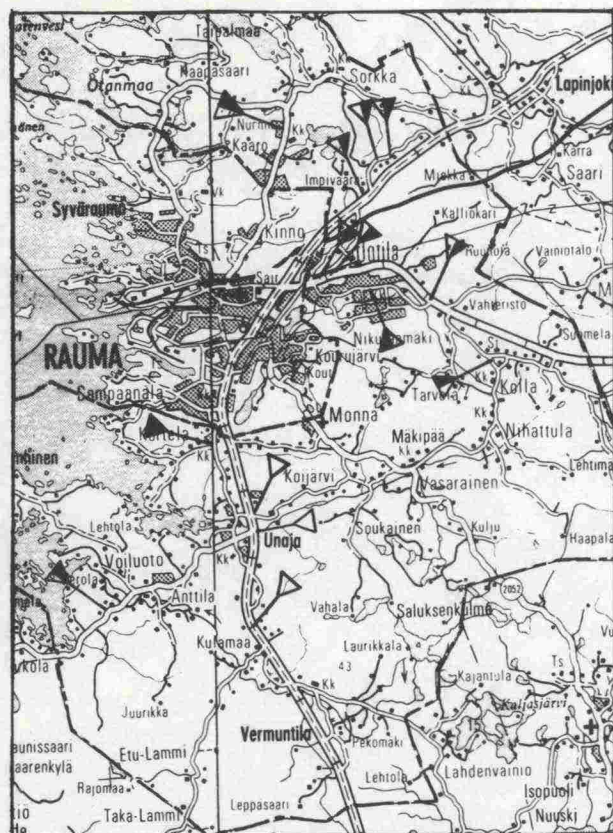
▼
▼
▼

Kevyt liikenne-
onnettomuus

KUVA 10

KEVYTIIKKENNEONNET-
TOMUDET V. 1978-80

KEVYTЛИIKENNEONNETTOMUUDET



YKSITTÄISONNETTOMUUDET



MUUT LIIKENNEONNETTOMUUDET

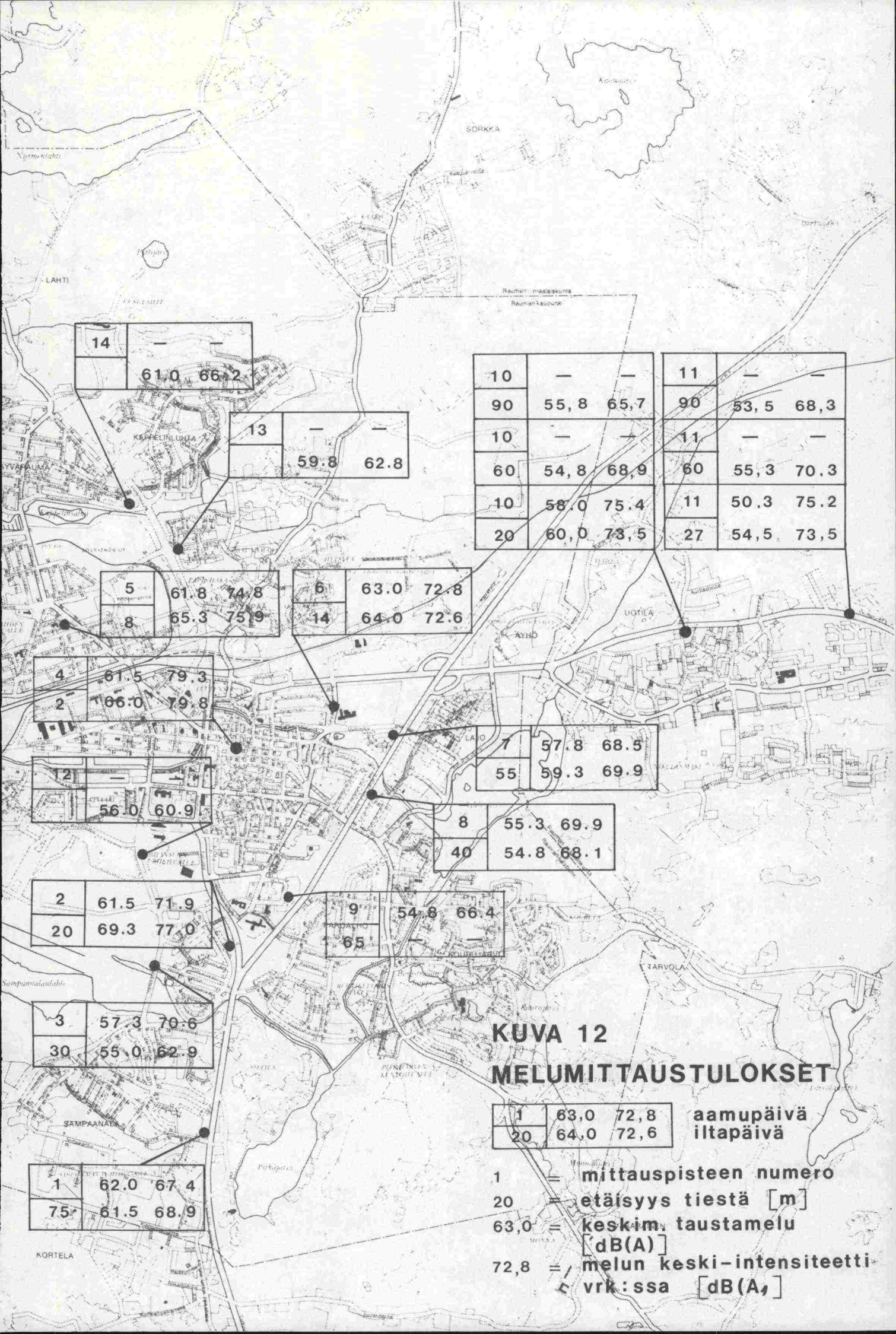


ELÄINONNETTOMUUDET



ONNETTOMUUDET 1978 - 80 RAUMAN
MLK:N YLEISILLÄ TEILLÄ

KUVA 11



KUVA 12
MELUMITTAUSTULOKSET

1	63,0	72,8	aamupäivä
20	64,0	72,6	iltapäivä

1 = mittauspisteen numero
20 = etäisyys tiestä [m]
63,0 = keskim. taustamelu [dB(A)]
72,8 = melun keski-intensiteetti vrk:ssa [dB(A)]

4.1.6 Väyläverkon kunto

Rauman pää- ja kokoojakatuverkko on muutamaa kokoojakatuosuutta lukuunottamatta päällystetty ja rakenteeltaan suhteellisen hyvä.

Suunnittelualueen yleisistä teistä kaikki pääties ja maanties sekä paikallisteistä runsas puolet on päällystetty öljysoralla tai sitä paremmalla päällysteellä. Mikäli öljysorastamisen kriteerinä pidetään liikennemäärä > 300 (KVL ajoneuvoa), niin päällysteen parantamistarvetta on muutamalla paikallistiellä (Sohan pt ja osa Sorkan pt:stä). Päällysteet ovat kunnoltaan suhteellisen hyviä.

Rakenteeltaan yleiset tiet ovat pääosin suhteellisen hyviä. Vain muutama paikallistie on rakenteeltaan huono. (Unajan-Vasaraisten pt, Sorkan pt, Nihattulan pt ja Haapasaaren pt).

Valta- ja kantatiellä on ilmeistä tarvetta suorittaa yksityisten teiden liittymäjärjestelyjä, parantaa eräitä yleisten teiden liittymiä sekä kanavoida niitä. Kantatie on kapea ja sen luiskat ovat jyrkät. Eräillä teillä on tarpeen parantaa linjausta (Unaja-Hakkenpää mt, Rauma-Suontaka mt, Lammin pt, Nihattulan pt, Unajan-Vasaraisten pt, Haapasaaren pt), kantavuutta (Nihattulan pt, Lahdenvainion pt, Unajan pt, Sorkan pt), linja-autoliikenteen toimintaolosuhteita pysäkki-levikkein (Nihattulan pt, Sorkan pt), siltaa (Vilokarin silta, Kyläsilta, Haapasaa-ren silta) tai varustaa rummut routakiiloilla (Unaja-Hakkenpää mt).

Maalaiskunnan taajamien kokoojatie ovat pääosin sorapäällysteisiä ja muiltakin ominaisuuksilta usein alittavat kokoojateiden vaatimukset.

4.2 Liikenteen nykytila ja ennusteet

4.2.1 Liikennemäärät v. 1981

Työhön liittyen tehtiin Rauman kaupungin ja TVL:n toimesta liikennelaskentoja useissa eri pisteissä. Lisäksi oli käytettävissä joukko aikaisempia liikennelaskentatuloksia, jotka muunnettiin havaittuun liikenteen kasvuun perustuen kuvaamaan nykyistä tilannetta. Osa laskennoista tehtiin lyhytaikaisina ja ne muutettiin kokovuorokausiliikenteeksi vastaavien pisteiden pitempiaikaisiin laskentoihin perustuen. Liikennemäärät v. 1981 on esitetty kuvassa 13. Selvästi kuormitetuimmat väylät ovat sisääntulotiet ja Rauman keskustan kadut.

Kuormitetuimmat katuosuudet v. 1981 ovat (KVL / autot):

- Syväraumankatu rautatien tasoristeyksen kohdalla (14300 autoa)
- Porintie välillä Kaunisjärvenkatu - Tallikedonkatu (10300) sekä Leikarinkatu (8100)
- Lensunkatu (9750)
- Turuntie (6200 - 7800)
- Aittakarinkatu ja Eteläkatu (6300 - 6900)
- Vähämaanpuisto ja Seminaarinkatu (6000 - 7100)
- Rantakatu (6200 - 6700)

Kuormitetuimmat yleiset tiet ovat v. 1981 (KVL / autot):

- vt 8 välillä Kortela - Rauma E (6800 - 9500 autoa)
- kt 42 välillä Kaunisjärvenkatu - Uotilan pt (8250 - 11100)
- vt 8 välillä Rauma P - Impivaaran pt (6200 - 6400)

Mikäli liikenne tulevaisuudessa kasvaa ennusteen mukaisesti, niin liikennemäärät edellä mainituilla tie- ja katujaksoilla tulevat kasvamaan ja ruuhkautuminen lisääntymään ellei mitään keventäviä toimenpiteitä suoriteta.

4.2.2 Liittymien toimivuus

Liikenteellisesti merkittävässä liittymässä suoritettiin työn yhteydessä liikennevirtalaskentoja ja toimivuustarkastelu TVH:n CAPCAL-ohjelmalla. Kuormitusasteet ilmenevät kuvasta 14.

Kaupunkiliikenteen ruuhka-aikoina on havaittavissa lyhytaikaista ruuhkautumista Porintien ja Kaunisjärvenkadun liittymässä, Syväraumankadun rautatien molemmien puolin sijaitsevilla liittymissä, Aittakarinkadun ja Vähämaanpuiston liittymässä, Eteläkadun ja Turuntien liittymässä, Lensunkadun ja Nummenkadun liittymässä sekä Rantakadun keskustan liittymässä. Yleisten teiden liittymien osalta on havaittavissa osittaista ruuhkautumista Rauma E:ssä.

Mikäli liikenne tulevaisuudessa kasvaa ennusteen mukaisesti, niin liikennemäärät edellä mainituissa liittymässä tulevat kasvamaan ja ruuhkautuminen lisääntymään ellei mitään keventäviä toimenpiteitä toteuteta.

4.2.3 Liikennevirrat

Työn yhteydessä on analysoitu Rauman kaupunkiseudulla v. 1975 Turun tiepiirin toimesta tehdyn määräpaikkatutkimuksen tuloksia.

Pääosa Rauman seudun ulkoisesta liikenteestä on seudulta alkavaa ja sille päättyvää. Tärkeimmät kohdealueet ovat keskusta, satama sekä Rauma-Repolan alue. Sisääntuloteistä ulkoinen alkava ja päättyvä liikenne kuormittaa eniten kantatietä 42 välillä Kaunisjärvenkatu - Rauma P eritasoliittymä (5580 autoa/vrk) ja Turuntietä (n. 3700 autoa/vrk). Alkavan ja päättyvän ulkoisen liikenteen määrät v. 1975 on esitetty kuvassa 15. Raskaiden autojen eli kuorma- ja linja-autojen määrä kantatiellä 42 Rauma P eritasoliittymästä keskustaan päin oli yli kaksi kertaa suurempi kuin Turuntiellä. Ko. kohdalla kantatiellä raskaiden autojen määrä oli 750 vuorokaudessa.

Kaupunkiseudun läpi kulkevista liikennemääristä on merkittävä ainoastaan valtatie 8 kulkeva liikenne (1700 autoa/vrk). Läpikulkuliikenne v. 1975 on esitetty kuvassa 16.

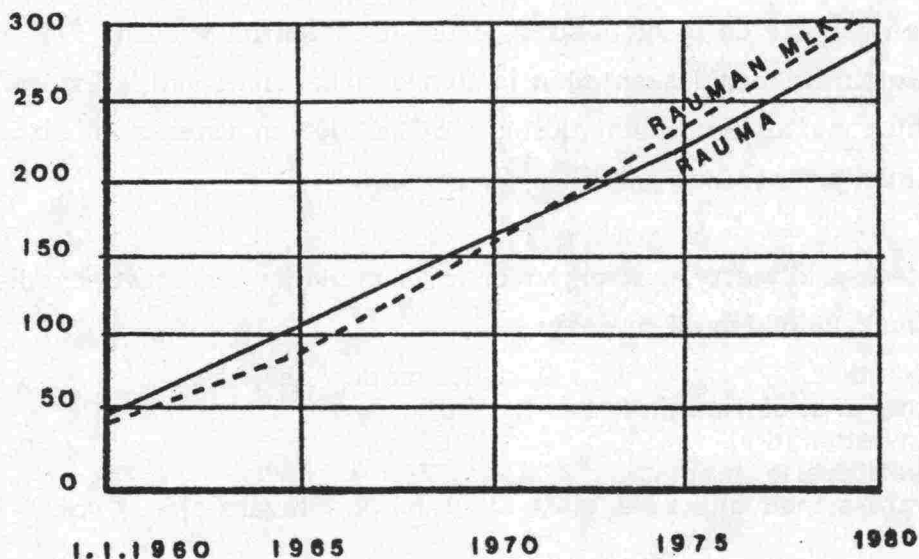
4.2.4

Liikenteen kehitys ennen vuotta 1980

Liikenteen määrään ja koostumukseen vaikuttaa oleellisesti väestö- ja työpaikamäärien lisäksi autokanta. Autotiheyden kasvu Rauman kaupungin ja Rauman maalaiskunnan alueella vuodesta 1960 lähtien ilmenee kuvasta 17.

AUTOTIHEYDEN KEHITYS RAUMAN KAUPUNGISSA JA RAUMAN MLK:SSA

AUTOA/1000 AS



KUVA 17

Rauman kaupunkiseudun pääteiden autoliikenteen määrät TVL:n suorittamien laskentojen mukaan vuosina 1970, 1975 ja 1980 ilmenevät kuvasta 18. Laskentojen mukaan keskivuorokausiliikenne on kymmenen viimeisen vuoden aikana kasvanut 1,43-kertaiseksi.

4.2.5

Liikenne-ennusteet vuosille 1990 ja 2000

Ennusteen lähtökohtana on käytetty Rauman kaupungin v. 1978 laatimaa maankäytön ennustetta. Rauman maalaiskunnan alueella käytetyt luvut edustavat nykyistä suunnittelutilannetta. Maalaiskunnasta on ennusteeseen otettu mukaan vain välittömästi kaupunkiin rajoittuvat taajamat: Kaaro-Sorkka, Uotila ja Kortela.

Alueen ajoneuvotiheyden on ennusteessa oletettu kehittyvän ns. sopeutuvan kehitysenennusteen mukaan (B-skenario) seuraavasti:

<u>Autotiheys</u>	<u>1980</u>	<u>1990</u>	<u>2000</u>
ha / 1000 asukasta	257	314	352
pa / 1000 asukasta	19,2	21,5	25,8
ka / 1000 asukasta	8,5	8,5	8,2

Matkamäärä henkilöautoa kohden on arvioitu pienenevän 5 % vuoteen 1990 ja 9 % vuoteen 2000 mennessä.

Sisäinen ennuste on laadittu siten, että aluksi tehtiin vuoden 1979 ennuste, joka tarkistettiin liikennelaskentoihin ja tienvarsihaastatteluun perustuen. Tämä tarkistettu ennuste muutettiin vuosien 1990 ja 2000 ennusteeksi alueittaisiin kasvukertoimiin perustuen (F-malli).

Ennusteessa käytetty matkaryhmäjako ja matkojen suoritustiheys kaikki kulkutavat mukaan lukien oli seuraava:

- työmatkat	1,0 matk. / as. / vrk
- ostos- ja asiointimatkat	0,50 "
- ajanvietematkat	0,63 "
- ei kotiperäiset matkat	0,77 "
- tavara-ajoneuvoliikenne	10 matk. / tavara-ajon. / vrk

Ulkoinen ennuste on laadittu kasvukertoimilla vuoden 1975 tienvarsihaastattelusta.

Ajoneuvomatkojen kokonaismäärä kasvaa ennusteen mukaan seuraavasti:

<u>Vuosi</u>	<u>Ajon.matkoja / vrk</u>	<u>Kasvukerroin</u>
1980	67700	-
1990	85200	1,26
2000	98100	1,45

Kuvissa 19 ja 20 on esitetty ns. perusverkkojen kuormitus vuosina 1990 ja 2000.

KUVA 13
Kaupunkien
LIKKENEMÄÄRÄT 1981
KVL (AUTOA / VRK)



KESKEISTEN LIITTYMIIEN KUORMITUSASTE 1981



0,40
(0,58)

KESKIM. KUORMITUSASTE HUIPPU -
TUNNIN AIKANA SARAINEN
ENITEN KUORMITTUVAN SUUNNAN
KUORMITUSASTE HUIPPU
15 MINUUTIN AIKANA

Καταμετρητά

Καταμετρητά

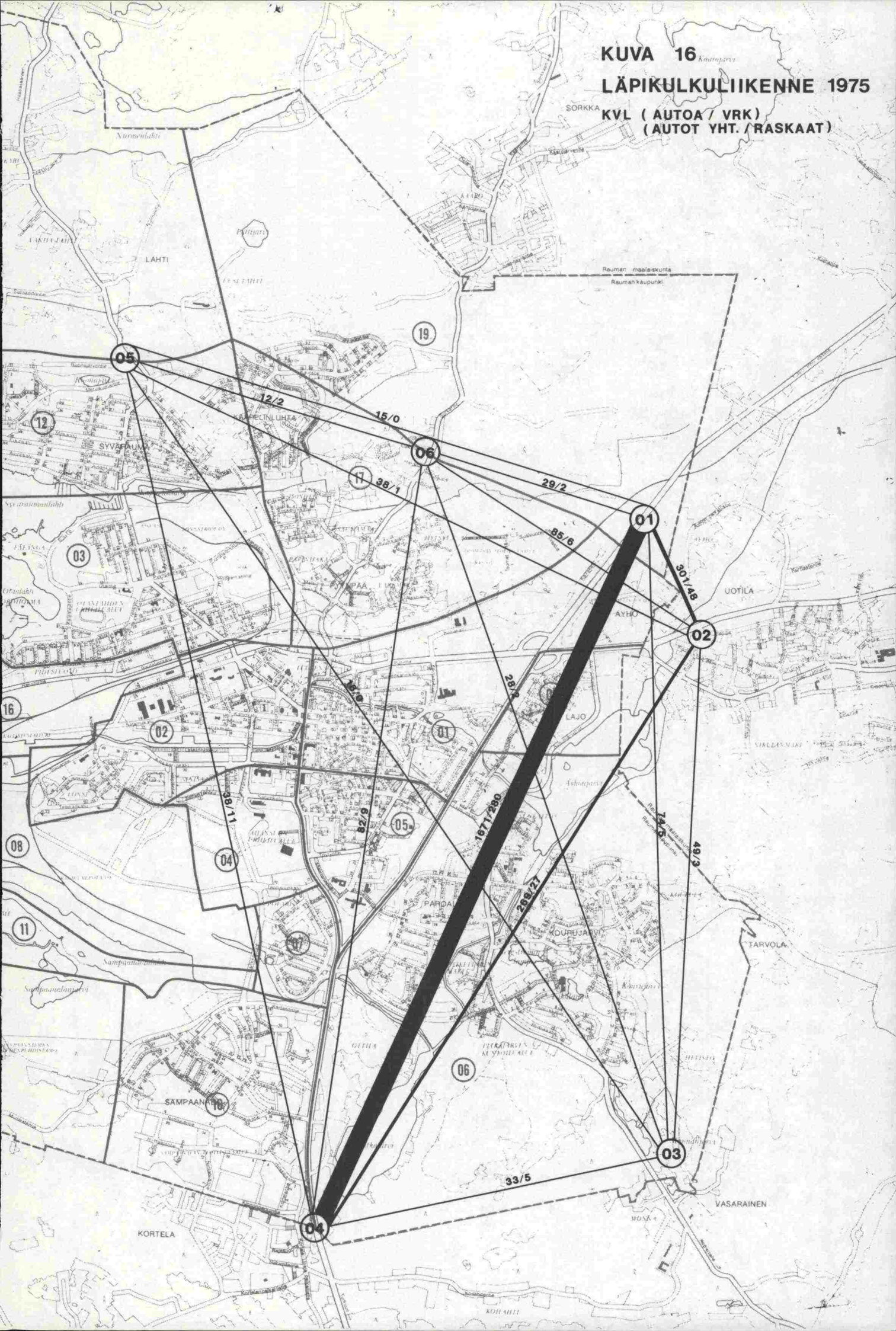
Καταμετρητά



KUVA 16 Kuopio

LÄPIKULKULIIKENNE 1975

KVL (AUTOA / VRK)
(AUTOT YHT. / RASKAAT)





5677 / 698
5584 / 813
2955 / 751

815 / 34
565 / 42
319 / 47

4538 / 552
4459 / 696
2638 / 516

10042 / 1027
10327 / 1180
5416 / 1180

2462 / 317
2420 / 375
1132 / 415

7492 / 756
7743 / 875
8475 / 751

2472 / 95
2570 / 97
1033 / 93

5686 / 508
6202 / 633
4947 / 771

8519 / 969
7722 / 1080
5624 / 1029

5892 / 788
5030 / 1075

1387 / 137
1265 / 162
583 / 56

1781 / 376
2344 / 434
4291 / 370

5708 / 772
5429 / 1049

5966 / 854
6371 / 983
4291 / 862

5068 / 738
5413 / 829
3819 / 810

KUVA 18

PAATEIDEN AUTOLIKENNE-
MÄÄRÄT v 1970, 1975 JA
1980 [KVL/AUTOT]

KEV/RASK 1980
KEV/RASK 1975
KEV/RASK 1970

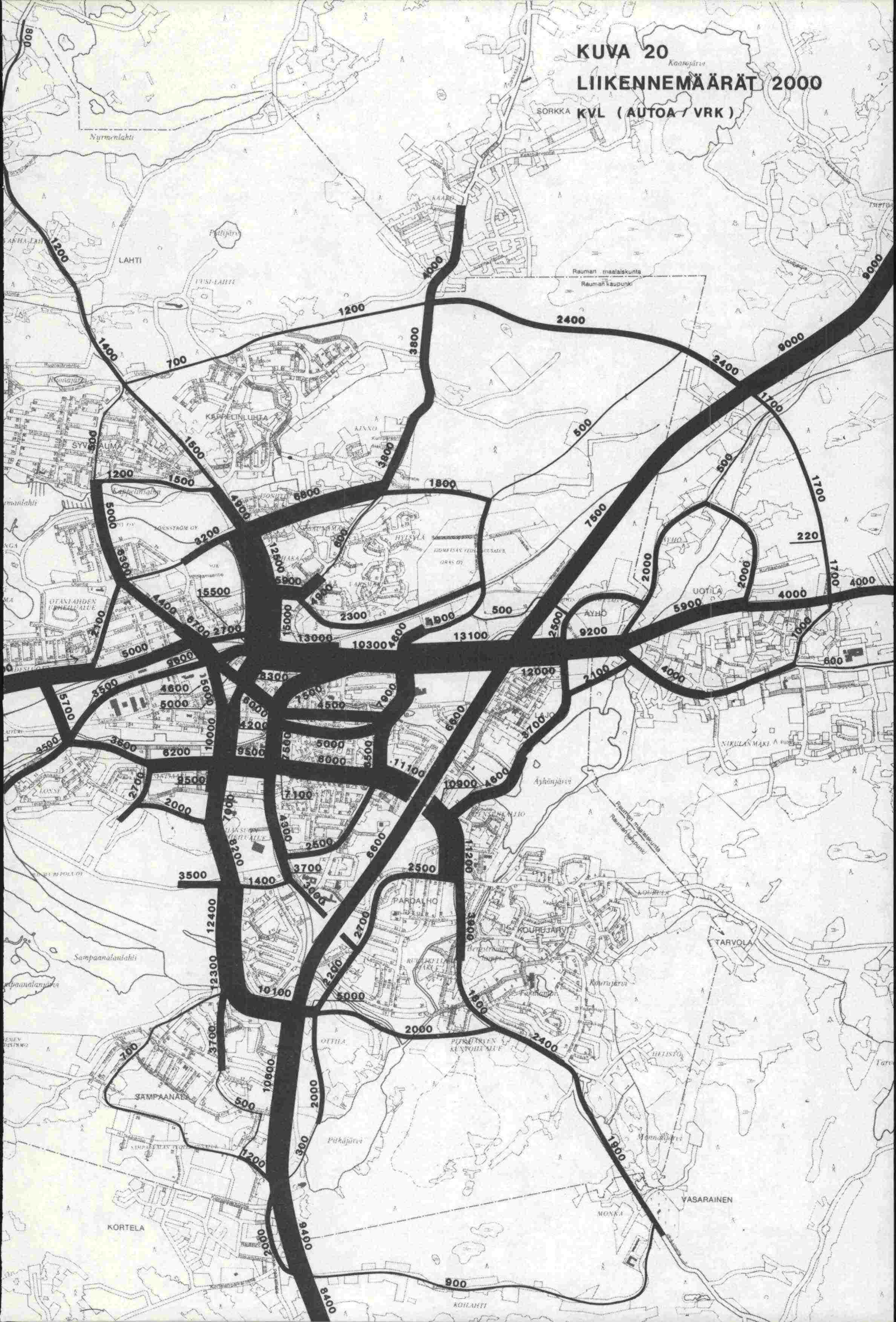
1:20 000

KVL (AUTOA / VRK)



Kaarekjærta

KVL (AUTOA / VRK)



5. TIE- JA KATUVERKON RUNKOSUUNNITELMA

5.1 Yleistä

Runkosuunnitelman v. 2000 lähtökohtana on ollut Rauman kaupunginvaltuuston hyväksymän yleiskaavan v. 2000 ja Rauman maalaiskunnan valtuuston hyväksymän taajama-alueiden osayleiskaavojen liikenneverkot, joita on hieman tarkistettu ja muodostettu autoliikenteen tavoiteverkko v. 2000. Tarkistamisen ja toiminnallisen luokittelun lisäksi on muodostettu myös kevyen liikenteen tavoiteverkko.

5.2 Autoliikenteen tavoiteverkko

5.2.1 Tutkitut vaihtoehdot

Yleiskaavassa esitetyn Rauma E eritasoliittymäjärjestelyn vaihtoehtona on tutkittu erityisesti ns. Tiemestarin ramppia eli rampin rakentamista valtatie 8:lta Lensunkadulle. Tarkastelun lähtökohtana on tällöin ollut Turuntien ja Haappusenkadun liittymien poistaminen valtatie 8:lta sekä ajatus Rauma E liittymän toteuttamisesta Kartanontien liittymän läheisyyteen aluksi tasona ja muuttamisesta eritasoliittymäksi myöhemmin. Johtuen maastollisista vaikeuksista tasoliittymän toimivuus jäisi kuitenkin heikoksi jo välittömästi rakentamisen jälkeen. Vuoden 2000 ennusteen mukaiset liikennemäärät edellyttävät jo eritasoliittymää.

Tiemestarin ramppi palvelisi ensisijaisesti Paroalhon, Kourujärven sekä Rauman keskustan itäosiin päättyvää liikennettä sekä muodostaisi nykyistä selkeämmän yhteyden Kodisjoen suunnalta valtatielle 8. Rampin keräämän liikenteen on arvioitu vuonna 1990 olevan noin 3000 ajon./vrk ja vuonna 2000 noin 4000 ajon./vrk. Se saattaisi kuitenkin kerätä ennustettua enemmän myös varsinaiseen keskustaan päättyvää liikennettä ja aiheuttaa helposti Eteläkadun ylikuormittumisen. Yleiskaavassa esitetty ratkaisu on liikenteellisesti selkeämpi.

Tämän lisäksi selvitettiin ns. Pohjoisen kehätien merkitystä (Haapasaaren pt - kt 42). Tien liikennemäärä vaihtelee vuoden 2000 ennusteessa välillä 700 - 2400 ajon./vrk. Kuormitustulosten mukaan Kehätien liikenteellisesti vähämerkityksellisimmän osan, Isometsäntie - Luoteisväylä, toteuttaminen voi jäädä pitkälle tulevaisuuteen ja se tulisi ensisijaisesti riippumaan pohjoisten alueiden kehittymisestä. Myös välillä kt 42 - vt 8 liittyy Kehätien rakentamistarve oleellisesti tiehen rajoittuvan alueen maankäytön kehittymiseen.

Hankkarintietä ja Luoteisväylää yhdistävällä keskustan läpikululla ei ole oleellista merkitystä keskustan ulkopuoliseen päätieverkkoon, koska keskustan läpi

kulkevat liikennevirrat ovat pieniä. Kuormitusmuutokset jäävät alle 500 ajoneuvon vuorokaudessa.

5.2.2 Tarkennukset yleiskaavojen liikenneverkkoon

Rauman kaupungin ja Rauman maalaiskunnan yleiskaavojen liikenneverkkoa on tarkennettu seuraavasti:

- Tiilivuoren alueen tasoliittymä valtatiellä 8 on muutettu eritasoliittymäksi ja valtatie itäpuolelle on lisätty valtatie suuntainen rinnakkaistie paikallista liikennettä varten.
- Isometsäntien liittymä kantatieltä 42 Rauma P eritasoliittymän pohjoisen rampin liittymän vierestä on siirretty Kairakadulle.
- URPO-ratavarauksen kohdalle on esitetty auto- ja kevyen liikenteen eritasoristeily valtatie 8 poikki.
- Turuntien eritasoristeilyn sijaintia on siirretty hieman pohjoisemmaksi muuttaen samalla katujärjestelyjä.
- Äyhöjärventien ja Uotilan paikallistien välille on lisätty kantatie 42 suuntainen rinnakkaisväylä.
- Yleiskaavan mukaista sisääntuloa Uotilan taajamaan kantatieltä 42 Huittisten suunnasta on siirretty hieman Huittisiin päin.
- Uotilan ja Kollan paikallistiet on yhdistetty kantatie suuntaisella rinnakkaistiellä ja Kollan p:n nykyinen liittymä on siirretty uuteen paikkaan.
- Kantatie 42 ja valtatie 8 yhdistävä tievaraus (Koillisväylä) on esitetty täydellä viivalla ja sitä on siirretty Rauman kaupunkiin päin sekä sille on esitetty eritasoliittymävaraus kantatielle. Yhdystien luonnetta on esitetty muutettavaksi enemmän paikallista liikennettä palvelevaksi.
- Kortelan taajaman paikallinen yhteys kaupunkiin on siirretty kulkemaan Niittaajantietä ja Lounaisväylää pitkin.

5.2.3 Tavoiteverkon luokittelu

Autoliikenteen tavoiteverkko v. 2000 on luokiteltu toiminnallisesti seuraaviin luokkiin: I luokan pääkatu tai -tie, II luokan pääkatu tai -tie sekä kokoojakatu tai -tie. Autoliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 21. Kuvasta käy ilmi myös eritasoliittymät ja eritasoristeukset.

I-luokan päätteiksi on luokiteltu valtatie 8 kokonaan ja kantatie 42 Rauman pohjoiseen eritasoliittymään saakka.

II luokan pääkatuja tai -teitä ovat ns. Koillisväylä ja sen jatkeena oleva Pohjoinen kehäväylä, osa Pyynpäänkadusta, kt 42:n jatke Rauma P:stä Luoteisväylälle, katujakso Monnankatu - Lensunkatu - Eteläkatu - Aittakarinkatu - Anderssonintie, Kodisjoen maantie, katujakso Hankkarintie - Vähämaanpuisto - Seminaarinkatu - Luoteisväylä, katujakso Lounaisväylä - Niittaajantie, Kortelantie, Äyhöjärventie, Uotilan ja Kollan pt:t, katujakso Nummenkatu (Lensunkadusta lähtien) - Kaunisjärvenkatu - Kairakatu - Isometsäntie jatkeineen sekä katujakso Junamiehenkatu - Rautatienkatu - Hakunintie.

Muut tavoiteverkossa esitetyt väylät ovat kokoojakatuja tai -teitä.

Työn yhteydessä on myös käsitelty tavoiteverkon eräiden keskeisten väylien mahdollista hallinnollista luokittelua. Valtatie 8:n ja kantatie 42:n lisäksi Rauma - Suontaka maantie on (Kodisjoen mt) nähty maantiekseksi aina Rauma E eritasoliittymään saakka valtatielle 8. Paikallistieksi on nähty nykyinen Uotilan pt, Kollan pt sekä näiden välinen uusi yhdystie. Ns. Koillisväylä on nähty myöskin paikallistieksi Uotilan taajaman ja Rauman kaupungin rajan väliseltä osuudelta. Koillisväylän luokittelu paikallistieksi on nähty olevan mahdollista, mikäli nykyinen Äyhön pt lakkautetaan yleisenä tienä. Kaupungin alueella Haapasaaren ja Sorkan paikallistiet muuttuvat kaduiksi asemakaavoituksen edistyessä.

5.3 Kevyen liikenteen tavoiteverkko

Koko suunnittelualuetta käsittävä kevyen liikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 22. Kuvasta käy ilmi myöskin jo rakennetut väyläosuudet. Rauman kaupungin alueella tavoiteverkon yhteispituus on n. 75 km, josta v. 1981 loppuun mennessä oli rakennettu n. 34 km. Rakennettu väyläverkko ei ole kaikilta osiltaan jatkuva ja yhtenäinen.

Rauman maalaiskunnan alueella kevyen liikenteen tavoiteverkon pituus on n. 25 km. Rakennetut osuudet sijoittuvat yleisten teiden yhteyteen. Väylistä oli rakennettu n. 6 km vuoden 1981 loppuun mennessä.

6. TIE- JA KATUVERKON KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1983 - 1992

6.1 Yleistä

Tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma on laadittu Rauman kaupunkiseudun tie- ja katuverkon runkosuunnitelman pohjalta ajanjaksolle 1983 - 1992 erikseen yleisten teiden, katujen ja kaavateiden osalta. Kehittämissuunnitelmaa laadittaessa kartoitettiin mahdolliset kyseeseen tulevat hankkeet, joista karsi- en muodostettiin kuntien ja TVL:n rahoitusmahdollisuuksiin sopeutettu kehittä- misohjelma.

6.2 Yleisten teiden kehittämissuunnitelma

6.2.1 Ohjelmointiperusteet

Tarkastelu koskee investointirahoilla suoritettavia yleisten teiden rakentamis- ja parantamistöitä sekä kunnossapitovaroin suoritettavia teiden perusparan- nuksia. Tarkastelun ulkopuolelle jää täten teiden kunnossapito ja uudelleen päällystäminen. Ohjelmointi perustuu liikenneselvityksiin, onnettomuustietoi- hin sekä tarveselvityksiin. Ohjelmoinnissa on käytetty seuraavia perusteita:

Toimenpide

Tieverkolliset hankkeet

Nykyisen tien nelikaistaistus

Nykyisen tien perusparannus

Tasoliittymän parantaminen

Yksityistiejärjestelyt

Kevyen liikenteen väylä

Perusteet

Pienten hankkeiden kohdalla liikennever- kon jäsentely. Mittavien hankkeiden osal- ta perustelut on esitetty hankekohtaisesti jäljempänä.

Liikenneverkon kuormitusanalyysi. Tie on esitetty nelikaistaistettavaksi viimeistään siinä vaiheessa kun KVL ylittää 15 000 autoa vuorokaudessa.

ÖS-päällyste, jos KVL > 300 ja AB-pääl- lyste, jos KVL > 1200. Tien geometria toiminnallisen luokituksen mukaiseksi. Tien rakenne sellaiseksi, että kelirikkora- joituksilta vältytään.

Toimivuus ja liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus ja päätien liikennöi- tävyys

Liikennelaskennat ja niiden perusteella lasketut kiireellisyysindeksit sekä liiken- neturvallisuus

Kevyen liikenteen alikulku-
käytävä

Liikennelaskennat ja niiden perusteella las-
ketut kiireellisyysindeksi sekä liikennetur-
vallisuus

Sillan uusiminen tai parantaminen

Tarveselvitys, jonka mukaan nykyiseltä tie-
verkolta pyritään poistamaan painorajoite-
tut ja tilarajoitetut sillat

6.2.2 Kehittämisohjelma

Yleisten teiden kehittämisohjelma on muodostettu valikoiden seuraavista hankkeista, joiden arvioidut kustannukset olivat n. 80 Mmk.

TIEVERKOLLISET HANKKEET

- vt 8: Rauma E eritasoliittymä ja yksityistiejärjestelyt välillä Ooperi - Rauma E
- mt 2052: Kodisjoentie välillä Hankkarintie - Isoarontie
- ns. Koillisväylä välillä vt 8 (Impivaara) - kt 42 (Uotila)
- pt 12645: Unajan - Vasaraisten pt:n siirto vt 8:n kohdalla
- vt 8: Ooperin eritasoliittymä
- kt 42: yhdystie välille Uotilan pt- Äyhöjärventie
- Kt 42: yhdystie välille Uotilan pt - Kollan pt sekä uudet yhteydet kantatielle
- vt 8: Sorrinsuon risteyssilta ja tiejärjestelyt

NYKYISEN TIEN NELIKAISTAISTUS

- kt 42 välillä Kairakatu - Uotilan pt
- vt 8 välillä Ooperi - Rauma E
- mt 2052 välillä vt 8 - Hankkarintie

NYKYISEN TIEN PERUSPARANNUS

- kt 42 välillä Uotilan pt - Lappi Tl.
- pt 12645: Unajan - Vasaraisten pt
- pt 12651: Nihattulan pt
- pt 12675 välillä Sorkka - vt 8
- pt 12766; Sohan pt
- mt 2052 välillä Rauma - Kodisjoki
- mt 2052:n suuntauksen parantaminen Isoarontien kohdalla sekä kevyen liikenteen väylä ja alikulkukäytävä

TASOLIITTYMÄN PARANTAMINEN

- vt 8 / pt 12639 Vermuntila
- vt 8: Ooperin liittymä
- vt 8 / mt 196 Unaja
- kt 42 / Hallitie: pääsuunnan kanavointi
- kt 42 / Pomppustentie: väistötila
- vt 8: Äyhön ja Impivaaran pt-liittymien siirto ja pääsuunnan kanavointi
- mt 196: Sahan yksityistieliittymän parantaminen

- mt 2052 / pt 12645 ja 12651 Vasarainen, liittymän parantaminen
- pt 12639 / pt 12637 Vermunttila, liittymän parantaminen

YKSITYISTEIDEN JÄRJESTELYT

- vt 8 välillä Vermunttila - Ooperi
- vt 8 Unajan risteyssilta tiejärjestelyineen
- vt 8 Koilahden risteyssilta tiejärjestelyineen
- vt 8 välillä Rauma P - Sorrinsuo

KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ

- kt 42 välillä Hallitie - Koulutie
- mt 2052: kevyen liikenteen väylä välillä Isoarontie - Monna
- vt 8: kevyen liikenteen väylä välillä Kairakatu - Impivaara
- pt 12641 kevyen liikenteen väylä välillä Unaja - Koilahti
- kt 42 välillä Kairakatu - Metallitie

KEVYEN LIIKENTEEN ALIKULKUKÄYTÄVÄ

- vt 8: Kasvitarhan alikulkukäytävä
- vt 8: Kairakadun alikulkukäytävä
- kt 42: Pomppusten alikulkukäytävä
- kt 42: Kuivassuon alikulkukäytävä
- kt 42: Metallitien ja Äyhöjärventien alikulkukäytävät
- kt 42: Uotilan alikulkukäytävä

SILLAN UUSIMINEN TAI PARANTAMINEN

- pt 12763; Haapasaaren sillan T-1429 uusiminen
- mt 196; Vilokarin sillan T-408 leventäminen
- mt 2052; Kyläsillan T-415 leventäminen

Rauman kaupunkiseudun yleisten teiden kehittämisohjelma vuosille 1983 - 1992 on esitetty taulukossa 23. Lisäksi hankkeet on havainnollistettu kuvassa 24.

Merkittävimpien hankkeiden osalta ohjelma antaa kiireellisyysjärjestyksen. Hankkeiden toteuttamisvuodet ovat ohjeellisia ja lopullinen toteuttamisajankohta määräytyy piirin muilla alueilla esille tulevien hankkeiden kiireellisyyden määrittelyn yhteydessä.

Yleisten teiden kehittämissuunnitelman toteuttaminen esitetyssä laajuudessa edellyttää noin 41 milj.markan käyttämistä tieverkon parantamis- ja rakentamishankkeisiin suunnitelmakaudella, josta Rauman kaupungin ja Rauman maalaiskunnan kustannusosuuden on arvioitu olevan n. 4 milj.mk.

Ohjelmassa mainittujen hankkeiden lisäksi voidaan ohjelmakauden lopulla tarvittaessa toteuttaa esiintulevia pienehköjä hankkeita.

6.2.3 Hankekohtaisia perusteluja

Hanke 1.1

Vt 8 Rauma E järjestelyt v. 1987 - 89 yht. 16,1 Mmk
Puutavara- ja satamakuljetukset, jotka päätyvät kaupungin lounaisosiin, kulkevat nykyisin tarpeettomasti katuverkon kautta. Rauma E:n lähialueella on tapahtunut v. 1978 - 80 14 poliisin tietoon saatettua onnettomuutta. Lisäksi valtatie poikkisuunnassa kevyen liikenteen järjestelyt ovat puutteelliset, paikallinen liikenne ja pitkämatkainen liikenne on puutteellisesti erotettu toisistaan ja valtatie standardi on alhainen. Esitetyillä toimenpiteillä luodaan edellytykset katuverkon kuormituksen keventymiselle, parannetaan liikenneturvallisuutta, parannetaan kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä, siirretään kantatie 42 Rauman puoleisen päänelikaistamistarvetta pitkälle tulevaisuuteen sekä parannetaan vt 8:n standardia ja toimivuutta.

Hanke 3.4

Ktn 42 parantaminen välillä Rauma - Lappi Tl.

Parannustyö vuosina 1989 - 91, kustannukset kaikkiaan 8,8 Mmk.

Tien liikennemäärä v. 1981 oli Rauman puoleisessa päässä 11 000 ja mlk:n itärajalla noin 2500 ajon./vrk. Ohjeiden mukaan ko. liikennemäärä kantatiella edellyttää poikkileikkaukseltaan 10/7-tietä. Liikenneonnettomuuksien vuoksi tulee samanaikaisesti suorittaa yksityistieliittymien järjestely ja pääliittymien parantaminen.

6.2.4 Suunnitelmakauden ulkopuolelle jäävät merkittävät hankkeet

Ns. Koillisväylä välillä valtatie 8 - Uotila

Toteuttamisajankohta riippuu maankäytön kehittämisestä. Hankkeen kustannusarvio 6,3 Mmk.

Vt 8; Sorrinsuon risteysilta ja tiejärjestelyt

Hankkeen toteuttaminen tulee ajankohtaiseksi, jos Sorrinsuon teollisuusalue laajenee. Kustannusarvio 1,0 Mmk.

Kt 42:n nelikaistaistus välillä Rauman keskusta - Uotilan paikallistie

Hankkeen toteuttaminen tulee tarpeelliseksi, jos Rauma E järjestyksen jälkeen liikennemäärä kasvaa suuremmaksi kuin KVL 15 000.

Nro	H a n k e	Kustannusarvio Mmk				Rakentamisaika ja kustannukset										Lisätietoja ja perustelu
		Kok. kust.	TVL	Rauma	Rauman muk.	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	
7	<u>KEVYEN LIIKENTEEN ALIKULKUKÄYTÄVÄ</u>															
7.1	Vt 8 Kasvitarhan alikulkukäytävä	1,5	0,5	1,0	-				1,5							sis. Polttilan-pään polun julk. liik. tunnelin 5,2
7.2	Kt 42 Metallitien ja Äyhöjärventien alikulkukäytävät	1,1	0,6	0,5	-				1,1							1,6 ^z
7.3	Kt 42 Uotilan alikulkukäytävä	1,1	0,8	-	0,3									1,1		0,57 ^z
8	<u>SILLAN UUSIMINEN TAI PARANTAMINEN</u>															
8.1	Pt 12763 Haapasaaren sillan uusiminen	0,3	0,25	-	0,05				0,3							f
9	<u>LIIKENNETURVALLISUUSTOIMENPITEITÄ</u>	1,0	1,0	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	a
		40,6	36,7	1,9	2,0	0,9	0,4	3,4	5,3	2,8	5,1	11,2	3,7	5,8	1,7	

PERUSTELUT

- a Liikenneturvallisuuden parantaminen
- b Liikenneverkon täydentäminen ja jäsentely
- c Toimivuuden parantaminen
- d Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen
- e Ympäristöhaittojen vähentäminen
- f Nykyisen yhteyden perusparannus
- g Muu peruste
- * Kevyen liikenteen väylän tarveindeksi

6.3 Kaupungin katuverkon kehittämissuunnitelma

6.3.1 Ohjelmointiperusteet

Ohjelmointi perustuu aiemmin esitettyihin selvityksiin nykyisistä ja tulevista liikenneolosuhteista, kaupungin liikennettä koskeviin tavoitteisiin ja alueelliseen tasapuolisuuteen. Erityisinä hankekohtaisina perusteluina ovat:

- liikenneturvallisuuden parantaminen
- toimivuuden parantaminen
- kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen
- liikenneverkon täydentäminen ja jäsentely
- ympäristöhaittojen vähentäminen
- maankäytön edellyttämät hankkeet

Tarkastelu käsittää pää- ja kokoojakadut sekä kevyen liikenteen väylät. Varsinainen keskusta-alue on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Joukkoliikenteen kehittämissuunnittelu tapahtuu erikseen tehtävää varten nimetyn toimikunnan toimesta.

Käytettävissä olevat resurssiarviot perustuvat tähänastisiin talousarvioihin ja toiminta- ja taloussuunnitelmiin. Aikaisempina vuosina katujen rakentamiseen ja perusparantamiseen on ollut käytettävissä seuraavat vuosittaiset määrärahat indeksikorjauksin nykyiseen rahanarvoon muutettuna (tr.ind. 340).

Vuosi	Katujen rakentaminen ja perusparantaminen	Kevyen liikenteen väylät	Liikennejärjestelyt	Katujen päällystämisen	Yhteensä
1976	3 621 000	960 000	1 042 000	1 042 000	6 940 000
1977	3 842 000	1 291 000	219 000	1 820 000	7 170 000
1978	3 332 000	1 010 000	84 000	863 000	5 290 000
1979	3 060 000	916 000	382 000	1 035 000	5 393 000
1980	3 857 000	905 000	477 000	1 092 000	6 332 000
1981	3 187 000	1 176 000	557 000	1 003 000	5 923 000
1982	2 185 000	1 176 000	568 000	533 000	4 362 000
keskim.	3 298 000	1 062 000	476 000	1 055 000	5 915 000

Käytettävissä olevat resurssit on arvioitu edellä esitetyn tarkastelun perusteella olevan n. 6,0 milj.mk vuodessa. Katujen rakentamisen määrärahat ohjelmajaksolla 1983 - 92 pysyisivät tällöin v. 1976 - 81 keskimääräisen toteutumien tasolla.

6.3.2 Kehittämishjelma

Katuverkon kehittämishjelma vuosille 1983 - 1992 on esitetty taulukossa 25 ja kuvassa 24.

Rahoitustarpeesta uusien asunto- ja teollisuusalueiden tonttikaduille kohdistuu keskimäärin 0,8 Mmk/vuosi, katujen perusparantamiseen 1,0 Mmk/vuosi, liikennejärjestelyihin 0,5 Mmk/vuosi ja vanhojen katujen päällystämiseen 1,1 Mmk/vuosi. Näiden kohteiden osuus ohjelmakaudella 1983 - 92 on yhteensä 34,5 Mmk.

Pääkatujen rakentamiseen on osoitettu yhteensä 24,6 Mmk. Hankkeiden ajoitus on sovitettu yhteen yleisten teiden parantamishankkeiden kanssa.

Kevyen liikenteen hankkeet täydentävät puutteellista nykyverkkoa. Tavoitteena on saada yhtenäinen ja turvallinen kevyen liikenteen pääverkko. Investoinnit ovat vuositasolla lähes 1,1 Mmk.

Katuverkon kehittämishjelman toteuttaminen ohjelmakaudella edellyttää yhteensä 70,9 Mmk:n investointeja, joista katuhankkeiden osuus on 60,1 Mmk ja kevyen liikenteen väylähankkeiden osuus 10,8 Mmk. Valtion mahdollinen avustus rakennuslain 136a §:n nojalla pääkatuhankkeisiin on alustavasti arvioitu olevan 8,6 Mmk.

6.3.3 Hankekohtaisia perusteluja

**Hanke 1.1: Luoteisväylä ja Leikarin risteys, v. 1981 - 1984,
kustannusarvio 10,15 Mmk (suunnitelmakaudella 8,0 Mmk)**

Käynnissä olevan hankkeen tarkoituksena on rakentaa yleiskaavan mukainen pääkatu eritasoon rautatien kanssa, siirtää rautatietä noin yhden kilometrin matkalla eritasoristeyksen aikaansaamiseksi sekä yhdistää sataman päätie tätä kautta pääkatuverkkoon.

Liikenneministeriö on myöntänyt hankkeelle rakennuslain 136a §:n perusteella valtionavustusta 2 280 000,- mk. Lisäksi VR kustantaa hanketta 1 500 000,- markalla.

Hanke keventää Syväraumankadun liikennepainetta. Liikennemäärät Luoteisväylällä ovat ennusteen mukaan vuonna 1990 alikulkusillan

kohdalla 11 900 autoa/vrk ja Isoniitun alueen kohdalla 5 300 autoa/vrk. Hankkeen valmistuttua Syväraumankadun nykyiset liikennemäärät tulevat vuoteen 1990 mennessä pienenemään jonkin verran nykyisiin liikennemääriin verrattuna. Hankkeen yhteydessä toteutetaan kevyen liikenteen asianmukaiset järjestelyt Luoteisväylän suunnassa. Lisäksi Luoteisväylän itäpuolelle nykyisen Sor-kantien kohdalle rakennetaan kevyelle liikenteelle rautatien alit-tava yhteys.

Hanke 1.2:

Rauma E; Hankkarintie, v. 1987 - 1989, kustannusarvio 4,5 Mmk

Hankkarintie muodostaa yleiskaavassa Rauman eteläisen sisääntu-lotien. Samalla se yhdistää kaupunkirakenteesta irrallaan olevan Sampaanalan kaupunginosan keskusta ja muuhun katuverkkoon.

Väylän rakentaminen helpottaa tuntuvasti sataman, Rauma-Repo-la Oy:n ja muun raskaan liikenteen nykyisin aiheuttamia ongelmia kaupungin katuverkossa.

Hankkeen yhteydessä täydennetään jo rakennettua kevyen liiken-teen verkkoa väylän suunnassa ja toteutetaan kevyelle liikenteelle tarvittavat alikulkujärjestelyt.

Tien liikennemäärät tulevat olemaan ennusteen mukaan vuonna 1990 11 200 - 8 800 autoa/vrk ja vastaavasti vuonna 2000 12 300 - 9 500 autoa/vrk.

Kaupungilla on mahdollisuus saada Rauma E:n järjestelyihin liitty-viin katusankkeisiin rakennuslain 136a §:n mukaisesti valtiolta avustusta. Hankkarintien osalta avustuksen on arvioitu olevan 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista.

Hanke 1.3: Rauma E, Nortamonkatu v. 1987 - 89, kustannusarvio 1,8 Mmk

Rauma E järjestelyihin liittyen on nykyisen sisääntulotienä palve-levan Nortamonkadun liittymä tarkoitus katkaista ja johtaa Nor-tamonkatu valtatie alii Paroalhon suuntaan. Samalla toteutuu kevyelle liikenteelle valtatie kanssa eritasoinen järjestely tällä kohdalla. Tien nykyiset liikennemäärät (6200 autoa/vrk) tulevat tuntuvasti pienenemään nykyisestään. Vuodelle 1990 laaditun lii-

perusteella liikennemäärät olisivat valtatie alikulun kohdalla 2200 autoa/vrk.

Hanke 1.4: Anderssonintie, v. 1991 - 92, kustannusarvio 7,5 Mmk

Katuhankkeen tarkoituksena on johtaa yleiskaavan mukainen pääkatu ratapihan yli eritasoisena helpottamaan satamaliikenteen ja työmatkaliikenteen ongelmia. Nykyisin liikenne johdetaan ns. Naula-tehtaan tasoristeyksen kautta. Tasoristeyksessä ei ole turvalaitteita ja ylitettäviä raiteita on 7 kpl. Liikenne-ennuste vuodelle 2000 on 5 700 ajon./vrk.

Hankkeeseen on arvioitu saatavan valtiolta avustusta (RL 136a §) 50 % hankkeen kustannuksista eli 3,75 Mmk.

Hanke 1.5: Kaunisjärvenkatu, v. 1985 - 86, kustannusarvio 1,1 Mmk

Katuyhteys on osa ns. Vanhan Rauman kehäväylästä. Nykyinen yhteys on näiltä osin varsin puutteellinen. Liikenne-ennuste vuodelle 1990 on 6000 - 7200 autoa/vrk ja vuodelle 2000 vastaavasti 6500 - 7900 autoa/vrk. Tien nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 4900 autoa/vrk.

Hanke 1.6: Pyynpäänkatu, v. 1985 - 90, kustannusarvio 2,7 Mmk

Katuyhteys on itä-länsisuuntainen kehäväylä. Ensimmäisessä vaiheessa väylä rakennetaan Luoteisväylään liittyviltä osiltaan Kinnon suunnan uusien asuntoalueiden toteutuksen yhteydessä.

6.3.4

Suunnitelmakauden ulkopuolelle jäävät merkittävät hankkeet

- Pohjoisin kehäväylä. Hankkeen osittainen toteutus valtatie 8 puoleisesta päästä kaupungin yleiskaavan mukaisille teollisuusalueille saattaa toteutua suunnitelmakauden kuluessa kohdassa 2.4 esitettyjen teollisuusalueen katujen yhteismäärärahoin.
- Isometsäntien rakentaminen rautatie al. Liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan rakentamalla puolipuomiturvalaitteet v. 1983.
- Luoteisväylän pohjoisosa Kappelinsalmentien ja Haapasaarentien välillä.
- Keskustan länsikehä välillä Leikarinkatu - Seminaarinkatu.
- Porintien levitys 4-kaistaiseksi. Kaunisjärvenkadun ja Porintien risteyksen järjestelyt ovat kehittämisohjelmassa.

[illegible]

Nro	H a n k e	Kustannusarvio Mmk			Rakentamisaika ja kustannukset										Lisätietoja
		Kok. kust.	Kustann. jako												
			Kaup.	Valtio	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	
4.16	Raumanmerenkatu	0,20	0,20	-			0,20								4.18) Liittyy Rauma E:n toteutukseen 4.20) Toteutus yleiseen tiehen liittyen
4.17	Suvitie	0,40	0,40	-			0,40								
4.18	Nortamonkatu	0,45	0,45	-						0,45					
4.19	Pyynpäänkatu	0,90	0,90	-				0,90							
4.20	Rauma E:n järjestelyt	-	-												
4.21	Kinnon yhteydet	0,8	0,8	-							0,80				
4.22	Kaunisjärvenkatu	0,50	0,50					0,50							
4.23	Keskustan järjestelyt	2,50	2,50								2,50				
	Kevyt liikenne	10,80	10,80	-	1,0	1,1	1,05	1,15	1,11	1,1	1,1	1,0	1,0		
	Yhteensä	70,9	62,3	*) 8,6	8,4	7,5	6,4	5,9	7,9	7,4	5,1	5,0	3,1	3,2	
*) RL 136 a §:n mukaiset harkinnanvaraiset avustukset															

6.4 Maalaiskunnan kaavatieverkon kehittämissuunnitelma

6.4.1 Ohjelmointiperusteet

Rauman maalaiskunnassa on vuosina 1976 - 81 käytetty varoja kaavateiden rakentamiseen ja osuuksina paikallisteiden tai paikallisteiksi aiottavien teiden rakentamiseen vuoden 1982 hintatasossa seuraavasti:

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
Kaavateiden rakentaminen	748 037	662 523	457 399	439 655	343 820	641 168	250 000
Osuudet paikallisteiden rakentamiseen	<u>141 230</u>	-	<u>1 317 544</u>	<u>151 776</u>	<u>25 468</u>	<u>430 716</u>	<u>400 000</u>
YHTEENSÄ	889 267	662 523	1 774 943	591 431	369 288	1 071 884	650 000

Edellä kuvattujen vuosittaisten tienrakennuskustannusten keskiarvo noin 0,89 Mmk (v. 1976 - 81) ei tarjoa riittävää rahoituskehystä niille hankkeille, jotka liikenneverkon täydentämisen ja erityisesti maankäytön kehittämisen kannalta ovat tarpeen. Kehittämissuunnitelman hankevalinnan ja ajoituksen kriteerinä on ollut kaavateiden rakentamisen ja paikallisteiden rakentamisen osuuksien yhteiskustannusten pysyttäminen vuosittain keskimäärin miljoonassa markassa.

Rauman maalaiskunnan kuntasuunnitelmassa 1982 - 86 on kaavateiden rakentamiseen esitetty 0,25 Mmk vuosittain. Kehittämissuunnitelman mukainen kaavateiden rakentaminen edellyttää noin 0,70 Mmk:n vuosittaista rahoitusta.

6.4.2 Kehittämisohjelma

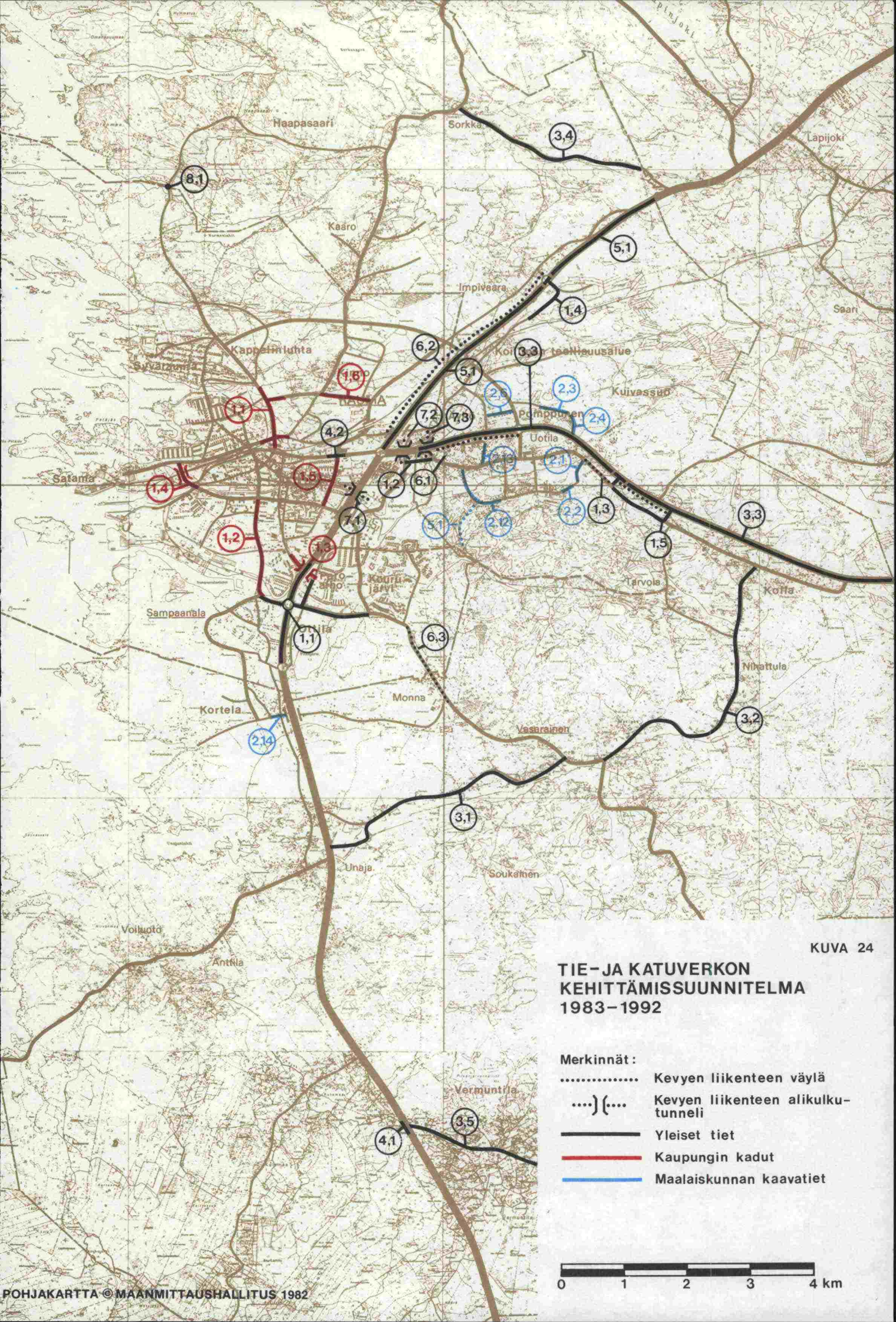
Kunnan taajama-alueiden kokoojatieverkon kehittämisessä suunnittelujakson alkuvuosina on painopiste asumisen ja teollisuuden uudisalueiden yhteyksien rakentamisessa. Jakson jälkimmäisinä vuosina on kehittämisohjelmassa hankkeita, jotka parantavat jo olemassa olevien asunto- ja teollisuusalueiden kokoojatasen yhteyksiä.

Kevyen liikenteen rakentamishankkeita on kehittämisohjelmassa vain yksi. Kevyen liikenteen väylien rakentamisen painopiste onkin suunnittelujaksolla yleisten teiden varten tulevien kevyen liikenteen väylien rakentamisessa.

Kaavatieverkon kehittämisohjelman 1983 - 1992 hankkeet on esitetty taulukossa 26 ja kuvassa 24. Taulukosta 26 ilmenee myös ohjelmakauden ulkopuolelle jäävät hankkeet.

Ohjelmakaudella kokoojateiden rakentamiseen tarvitaan yhteensä 3,61 Mmk, tonttikatujen rakentamiseen ja perusparantamiseen 3,60 Mmk sekä kevyen liikenteen väylien rakentamiseen 0,30 Mmk eli yhteensä n. 7,5 Mmk.

[illegible]



KUVA 24

**TIE- JA KATUVERKON
KEHITTÄMISSUUNNITELMA
1983-1992**

- Merkinnät :**
- Kevyen liikenteen väylä
 -) (.... Kevyen liikenteen alikulkutunneli
 - Yleiset tiet
 - Kaupungin kadut
 - Maalaiskunnan kaavatiet

0 1 2 3 4 km

YHTEENVETO

Rauman kaupungin toimesta on laadittu koko kaupungin alueen kattava yleiskaava ja siihen liittyvä liikennesuunnitelma v. 1969. Yleiskaavaa on myöhemmin tarkistettu useaan kertaan viimeksi v. 1979. Samalla on tarkistettu myös liikennesuunnitelmaa. Rauman maalaiskunnan Uotilan, Kortelan ja Kaaron alueille on laadittu yleiskaava v. 1979. Maalaiskunnan tieverkkosuunnitelma on vuodelta 1974. Rauman kaupunkiseudulla on yleiskaavoja yhteensovitettu sisäasiainministeriön kehotuksesta. Rauman kaupungin, Rauman maalaiskunnan ja tie- ja vesirakennuslaitoksen taholla nähtiin tarpeelliseksi koko Rauman kaupunkiseudun kattavan tie- ja katuverkon runkosuunnitelman täsmentäminen sekä kehittämissuunnitelman v. 1983 - 1992 laatiminen. Työ käynnistettiin keväällä 1981 ja saatiin valmiiksi syksyllä 1982.

Työn tarkoituksena oli täsmentää Rauman kaupungin ja Rauman maalaiskunnan tie- ja katuverkon runkosuunnitelmaa sekä sen pohjalta laatia eri osapuolten näkökohdat ja taloudelliset mahdollisuudet huomioiva kehittämissuunnitelma vuosille 1983 - 1992.

Työssä tarkasteltiin Rauman kaupungin ja Rauman mlk:n alueen yleisiä teitä liittymä- ja risteysjärjestelyineen, pääkatuja, kokoojakatuja sekä kevyen liikenteen pääraitteja. Kaupungin keskustan katuratkaisut eli Porintien, Kaunisjärvenkadun, Nummenkadun, Eteläkadun, Rantakadun sekä Tallikedonkadun rajamaa alue jätettiin tarkastelun ulkopuolelle.

Työssä ei käsitelty liikenteen hoitoa, joukkoliikennettä eikä pysäköintiä.

Työ suoritettiin Rauman kaupungin, Rauman maalaiskunnan, TVH:n ja TVL:n Turun piirin edustajista muodostetun työryhmän johdolla. Valmistelua varten muodostettiin työryhmän jäsenistä erillinen työvaliokunta. Työryhmän puheenjohtajana toimi suunnittelupäällikkö J. Rahiala TVL:n Turun piiristä ja työvaliokunnan puheenjohtaja DI T. Javanainen TVL:n Turun piiristä.

Liikenne-ennusteita lukuunottamatta työ tehtiin mukana olleiden tahojen omina työnä. Liikenne-ennusteet laati Liikennetekniikka Oy.

Suunnittelutehtävä koostui kolmesta eri osasta: tie- ja katuverkon runkosuunnitelman tarkistamisesta, kevyen liikenteen väylästäön runkosuunnitelman tekemisestä sekä kehittämissuunnitelman laatimisesta. Runkosuunnitelmat toimivat kehittämissuunnitelman perustana.

Työn yhteydessä laskettiin kevyen liikenteen määriä, autoliikenteen määriä, autoliikenteen virtoja eräissä liittymissä, suoritettiin melumittauksia, arvioitiin tie- ja katuverkon kunto, analysoitiin piirin toimesta v. 1975 tehtyä määräpaikatutkimusta sekä laadittiin autoliikenteen ennusteet v. 1990 ja v. 2000. Lisäksi tehtiin alustavat yleissuunnitelmatasoiset selvitykset Turku - Pori valtatie ja Rauma - Lauttakylä kantatien parantamisesta sekä Rauma E eritasoliittymän rakentamisesta. Liikenne-ennusteista ja em. yleissuunnitelmatasoisista selvityksistä tehtiin erilliset työraportit.

Raporttiluonnoksesta pyydettiin lausunnot Rauman kaupunginhallitukselta, Rauman mlk:n kunnanhallitukselta, Rauman kauppakamarilta, Satakunnan maakuntaliitolta, Valtionrautateiden Tampereen ratapiiriltä, Satakunnan seutukaavaliiton liittohallitukselta sekä Turun ja Porin lääninhallitukselta. Lausuntojen perusteella sekä tie- ja katuverkon runkosuunnitelmaa että kehittämissuunnitelmaa muutettiin luvussa 8 ilmenevällä tavalla

AUTOLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

Yleiskaavojen liikenneverkkoa on tarkennettu seuraavasti:

- Tiilivuoren alueen tasoliittymä valtatieltä 8 on muutettu eritasoliittymäksi ja valtatie itäpuolelle on lisätty valtatie suuntainen rinnakkaistie paikallista liikennettä varten. Ratkaisu mahdollistaa valtatie 8 toimivuuden säilymisen sekä paikallisen ja valtakunnallisen liikenteen erottelun.
- Isometsäntien liittymä kantatieltä 42 Rauma P eritasoliittymän pohjoisen rampin liittymän vierestä on siirretty Kairakadulle. Ratkaisu selkiinntää järjestelyjä kantatiellä ja parantaa sen toimivuutta, mutta lisää Kairakadun ja kantatie liittymän kuormitusta. Liittymän kuormitusta voidaan kuitenkin keventää rautatie lähialueelle sen pohjoispuolelle osoitetulla rinnakkaistiellä ja Kairakadulta Äyhön alueelle osoitetulla väylällä.
- URPO-ratavarauksen kohdalle on esitetty auto- ja kevyen liikenteen eritasoristeily valtatie 8 poikki. Järjestely parantaa Isometsän teollisuusalueen yhteyksiä Uotilan suuntaan ja keventää mm. Kairakadun ja kantatie 42 liittymän kuormitusta.
- Turuntien eritasoristeilyn sijaintia on siirretty hieman pohjoisemmaksi ja muutettu samalla katujärjestelyjä. Ratkaisu lyhentää Paroalhon alueen yhteyksiä keskustaan.
- Äyhöjärventien ja Uotilan paikallistien välille on lisätty kantatie suuntainen rinnakkaisväylä. Ratkaisu on tarpeen paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen erottelemiseksi.

- Yleiskaavan mukaista sisääntuloa Uotilan taajamaan kantatieltä Huittisten suunnasta on siirretty hieman Huittisiin päin paremman liittymäpaikan löytämiseksi.
- Uotilan ja Kollan paikallistiet on yhdistetty kantatien suuntaisella rinnakaistiella ja Kollan paikallistien nykyinen liittymä on siirretty uuteen paikkaan. Ratkaisu mahdollistaa liikenteen erottelun ja liittymän parantamisen.
- Kantatien ja valtatie yhdistävä tievaraus (ns. Koillisväylä) on esitetty täydellä viivalla ja sitä on siirretty Rauman kaupunkiin päin ja sille on esitetty eritasoliittymävaraus kantatielle. Samalla yhdystien luonne muuttuu enemmän paikallista liikennettä palvelevaksi. Yhteys on tarpeen maankäytön lisääntyessä.
- Kortelan taajaman paikallinen yhteys kaupunkiin on siirretty kulkemaan Niittaajantietä ja Luonaisväylää pitkin, jolloin rinnakaistiasta tulee yleiskaavassa esitettyä sujuvampi.

KEVYEN LIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

Tavoiteverkon kevyen liikenteen väylien yhteispituus on n. 100 km, josta n. 75 km sijaitsee Rauman kaupungin alueella ja loput eli n. 25 km maalaiskunnan alueella.

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Kehittämissuunnitelma v. 1983 - 1992 laadittiin erikseen yleisille teille, kaupungin kaduille sekä maalaiskunnan kaavateille.

Yleisten teiden osalta kehittämisohjelman toteuttaminen esitettyssä laajuudessa edellyttää n. 41 Mmk:n käyttämistä tieverkon parantamis- ja rakentamishankkeisiin, josta Rauman kaupungin ja Rauman mlk:n kustannusosuuden on arvioitu olevan n. 4 Mmk. Ohjelmaan sisältyvistä hankkeista merkittävimmät ovat Rauma E:n järjestelyt ja kantatien 42 parantaminen Rauman kaupunkiseudun alueella. Rauma E eritasoliittymän rakentaminen järjestelyineen on ajoitettu v. 1987 - 89 (kust.arvio n. 16,1 Mmk). Kantatien parantaminen on ajoitettu v. 1989 - 91 (kust.arvio n. 8,8 Mmk).

Rauman kaupungin katuverkon kehittämisohjelman toteuttaminen ohjelmakaudella edellyttää yhteensä n. 71 Mmk:n investointeja, joista katuhankkeiden osuus on n. 60,1 Mmk ja kevyen liikenteen väylähankkeiden osuus n. 10,8 Mmk. Valtion mahdollinen avustus rakennuslain 136a §:n nojalla pääkatuhankkeisiin

on alustavasti arvioitu olevan n. 8,6 Mmk. Kehittämishojelman merkittävimmät hankkeet ovat Luoteisväylän ja Leikarin risteys sillan rakentamisen loppuunsaattaminen vuoteen 1984 mennessä (kust.arvio v. -83 ja -84 on n. 8,0 Mmk), Anderssonintien rakentaminen v. 1991 - 92 (kust.arvio n. 7,5 Mmk) ja Rauma E:hen liittyvät katujärjestelyt v. 1987 - 1989 (n. 4,5 Mmk).

Rauman maalaiskunnan kaavateiden kehittämissohjelman toteuttaminen ohjelmakaudella edellyttää yhteensä n. 3,9 Mmk:n investointeja. Merkittävimmät hankkeet ovat Peränikulan kokoojatien rakentaminen v. 1982 - 85 (kust.arvio n. 0,8 Mmk), Kuivassuon kokoojan keskiosan rakentaminen v. 1983 - 85 (kust.arvio n. 0,7 Mmk) sekä Nikulantien länsipään rakentaminen v. 1989 - 90 (kust.arvio n. 0,7 Mmk).

Lausunnon antajaLausunnon pääkohdatToimenpiteet lausunnon johdosta

Rauman kaupunginhallitus

Kantatien 42 parantamishanke tulisi pyrkiä saamaan aikaisemmaksi kuitenkin siten, että Rauma E:n toteutusta ei toimenpiteen johdosta siirretä myöhemmäksi.

Molempien hankkeiden yhtäaikaista toteuttamista ei pidetä mahdollisena.

Uusien merkittävien hankkeiden sijoittaminen piirin toimenpideohjelmaan ei ole rahoituksellisista syistä mahdollista ennen vuotta 1987.

Kaupunki selvittää VR:n kanssa tasoristeysvaihtoehdon rakentamismahdollisuudet. Mikäli ratkaisu muuttuu tasoristeykseksi, niin se pyritään toteuttamaan esitettyä aikaisemmin.

Kevyen liikenteen väylästä muodostetaan erillinen hanke toteuttamisaikana v. 1985.

Vaiheittain rakentamismahdollisuudet käsitellään tapaus kerrallaan.

Vähäisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä varten lisätään 0,1 milj./v. yleisten teiden kehittämissuunnitelmaan.

Aikaisempaa toteuttamista ei pidetä mahdollisena.

Uusien merkittävien hankkeiden sijoittaminen piirin toimenpideohjelmaan ei ole rahoituksellisista syistä mahdollista ennen vuotta 1987.

Suunnitelmaa laadittaessa eräänä keskeisenä tavoitteena on ollut parantaa satamaliikenteen ja raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä.

Raskaan liikenteen määriä seurataan jatkuvasti liikennelaskennoin.

Nopeampaa toteuttamista ei pidetä mahdollisena. Hankkeet toteutuvat suunnitelman mukaan vuosina 1985 ja 1986.

Aikaisempaa toteuttamista ei pidetä mahdollisena.

Uusien merkittävien hankkeiden sijoittaminen piirin toimenpideohjelmaan ei ole rahoituksellisista syistä mahdollista ennen vuotta 1987.

Rauman ml:n kunnanhallitus

Kehittämishojelman hankkeet painottuvat suunnitelmakauden jälkipuoliskolle ja ml:n alueen uudet väylät on esitetty rakennettavaksi vasta 1990-luvulla. Kunnanhallitus haluaa painottaa, ettei suunnitelma saa olla esteenä kunnassa jo tänä päivänä koettujen ongelmakysymysten heti tapahtuville väliaikaisille tavoitesuunnitelman huomioiville ratkaisuille. Erityisiä ongelmia ovat kt 42:n pohjoispuolisten teollisuusalueiden liittäminen yleisten teiden verkkoon sekä Pyhärantaan pahimpien epäkohtien korjaaminen.

Kunnanhallitus pitää tarkoituksenmukaisena yleisten teiden kehittämissuunnitelman piirrettä, jonka mukaan kustannuksiltaan vähäiset, turvallisuutta ja sujuvuutta merkittävästi parantavat toimenpiteet ohittavat taloudellisesti suuria yksittäisiä hankkeita. Mikäli kehittämissuunnitelmaa muutetaan, niin toivotaan em. periaatteen edelleen korostumista.

Rauman kauppakamari

Rauma E-risteyksen järjestelyjä ja kantatien 42 parantamista tulisi voida varhentaa esitetyistä ajankohdista.

Satamaan suuntautuvat ajoneuvoliikennemäärät ovat lisääntyneet huomattavasti suunnitelmassa esitettyihin määriin nähden sataman tavaraliikenteen voimakkaan kasvun johdosta. Satamaan suuntautuvat liikennevirrat tulisi tutkia vielä uudelleen.

Satakunnan maakuntaliitto

Valtatie 8:n ja kantatie 42:n varsilla olisi pikaisesti saatava toteutusvaiheeseen suunnitelmassa esitetty kevyen liikenteen väylät.

Rauma E-järjestelyjen ja kt 42:n parantamisen aikatauluja tulisi nopeuttaa raportissa esitetyistä ajankohdista.

Valtionrautatiet
Tampereen ratapiiri

Ei huomauttamista

Tie- ja katuverkon runkosuunnitelmaa tulisi tarkistaa valtatie 8:n liittymien osalta. Impivaaran ja Sorinsuon teollisuusalueiden liikennettä ei voitane yksinomaan ohjata Pohjoisen kehäväylän eritasoliittymän kautta. Runkosuunnitelmassa tulisikin varautua liittymiin em. teollisuusalueille Pohjoisen kehäväylän ja Eurajoen rajan välisen alueen puolivälin tienoilta.

Tieverkon kehittämissuunnitelman ohjelmointiperusteissa ei ole riittävästi tuotu esille raskaiden kuljetusten ja erikoiskuljetusten asettamia parantamisvaatimuksia Rauman seudun tie- ja katuverkolle. Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteitä harkittaessa tulee huomioida "Satakunnan erikoiskuljetukset" -selvityksessä mainittu vt 8:n, kt 42:n ja Rauman sekä eteläisen että pohjoisen sisään-tuloväylän erikoiskuljetusten edellyttämät parantamistoimenpiteet.

Rauma E tulisi ajoittaa esitettyä aikaisemmaksi.

Erillinen kevyen liikenteen väylä tulisi rakentaa Rauman ja Lappi T:n välille. Kevyen liikenteen väylä olisi toteuttava ennen kt 42:n ajoradan suunniteltua parantamisajankohtaa.

Turun ja Porin lääninhallitus

Puutteena suunnitelmassa on pidettävä sitä, ettei joukkoliikenteen järjestelyjä ole samassa yhteydessä selvitetty. Erityisesti kevyen liikenteen verkon kehittäminen on kiinteässä yhteydessä joukkoliikennejärjestelyihin ja verkon tarkoituksenmukaisuuden arvioiminen tässä suhteessa on suunnitelman perusteella mahdotonta.

Nykyisessä verkossa todettuihin puutteisiin on runkosuunnitelman tarkistuksessa pystytty esittämään ratkaisu lukuunottamatta Vasarainen-Uotila yhteyspuutetta.

Lisätään tavoiteverkkoon liittymä Impivaaran puolelle teollisuusalueiden kohdalle esitetyn eritasoristeilyn yhteyteen.

Raporttiin lisätään erikoiskuljetusreittien vaatimat toimenpiteet vuosi 1985 ja 1986.

Aikaisempaa toteuttamista ei pidetä mahdollisena.

Uusien merkittävien hankkeiden sijoittaminen piirin toimenpideohjelmaan ei ole rahoituksellisista syistä mahdollista ennen vuotta 1987.

Kevyen liikenteen väylä Kollan p:n risteykseen saakka toteutetaan suunnitelman mukaan v. 1986 mennessä. Muilta osin kevyen liikenteen tarpeet tutkitaan kt 42:n parantamissuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Joukkoliikenteen suunnittelu on toteutettu rinnan tie- ja katuverkkosuunnittelun kanssa. Toteuttamisohjelmia laadittaessa varmistetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarpeiden yhteensopivuus.

Nihattulan p:n parantaminen parantaa Vasaraisten yhteyksiä Uotilaan. Kiertohaitta jää olemaan.